Modell Eisen Bahner

& Bahn Welt

Mehr Spaß an Eisenbahn & Modell

ISSN 0026-7422 4/92 DM 3,00
2A 11059 E hfl 4,00 · öS 25 · SFr 300

SED-politisch:

Das konzeptionslose Konzept

Fahrzeugpolitisch:

Rot-grünes Bündnis

Vereinspolitisch:

BDEF und MOROP

Unpolitisch:

Die Härtsfeldbahn

DER SOZIALISMUS SIEGT

Europolitisch:

Wettbewerb in Moskau

Modellbahnwettbewerb im MOROP? Seite 36



Liebe Leser,

seit Monaten versucht die interessierte Öffentlichkeit, sowohl dem Bundesministerium für Verkehr als auch der Leitung der Deutschen Reichsbahn eine Aussage über die Zukunft des derzeit 14 000 km umfassenden Schienennetzes Ostdeutschlands abzuringen. Als unantastbar galt bislang nur ein Kernnetz mit etwa 6 000 km. Nun ist es heraus: Peter Münchschwander, Mitglied des Vorstandes der Deutschen Reichsbahn, teilte Ende Februar auf einer Pressekonferenz mit, daß Streckenstillegungen derzeit nicht vorgesehen sind. Erfreuliche Kunde aus der Chefetage des Unternehmens, zumal die Realitäten etwas anderes hätten erwarten lassen: In zahlreichen Zügen auf vielen Nebenbahnen wird lediglich das Zugpersonal spazieren gefahren.

Ein Dauerzustand? Wohl kaum. Doch scheint sich bei den Verkehrspolitikern herumgesprochen zu haben, daß das Netzschrumpfungsprogramm der Deutschen Bundesbahn der vergangenen dreißig Jahre nicht der Weisheit letzter Schluß war. Diese Auffassung vertritt auch der gemeinnützige Fahrgastverband Pro Bahn. Zu recht weist er darauf hin, daß über Streckenstillegungen in Ostdeutschland erst dann beschlossen werden sollte, wenn fest steht, in welchem Umfang an welchen Standorten sich Industrie und Gewerbe ansiedeln werden.

Es ist durchaus denkbar, daß Nebenbahnen künftig nicht von der Staatsbahn, sondern lokal, von regionalen Wirtschaftsverbänden betrieben werden, die unmittelbares, lebensnahes Interesse an der Lösung ihrer Verkehrsprobleme haben. Von den Kreistagen zur Stunde jedoch halbwegs stichfeste Prognosen über mittelfristige Wirtschaftsentwicklungen zu verlangen, ist unredlich; die bevorstehende Gebietsreform wird manches kleine Kreisgebilde aus DDR-Zeiten verschwinden lassen.

Eine Bahn ist rasch beseitigt – aber bei Bedarf nur mühsam wieder reaktivierbar. Es ist daher durchaus sinnvoll, mit Stillegungen trotz gegenwärtig roter Zahlen zu warten, bis handfeste Planungsdaten vorliegen. Schließlich kostet auch das Stillsetzen Geld und der Wiederaufbau ungleich mehr.

Oft wird das dichte Netz der Deutschen Reichsbahn erwähnt. Vergessen ist dabei, daß es vor dreißig Jahren viel dichter war und von 1960 bis Mitte der 70er Jahre über 2 000 km Strecken »wegrationalisiert« wurden. Vielfach kam der »Verkehrsträgerwechsel« recht unüberlegt zustande, und mancherorts wäre man später froh gewesen, wenn die Eisenbahn überlebt hätte.

Die Bundesregierung hat am 9. April 1991 in ihrem Beschluß über die Verkehrsprojekte Deutsche Einheit neun Schienenprojekte aufgenommen. Der daraufhin am 15. August 1991 gegründeten Planungsgesellschaft Bahnbau Deutsche Einheit stehen 28 Millionen Mark an Investitionen zur Verfügung, die, optimal verwandt, einen enormen Schub wirtschaftlicher Entwicklung auslösen können. Es ist daher zu begrüßen, daß der Bundesminister für Verkehr eine Infobustour durch die neuen Bundesländer und Berlin organisiert hat. Diese bisher offenbar größte Aktion dieser Art berührt vom 1. April bis 26. Juni 1992 rund 50 Orte. Eine gute Gelegenheit, mit potenten Verkehrspolitikern öffentlich vor Ort für vernünftige Verkehrslösungen zu streiten.

Wolf-Dietger Machel



...aber ohne einen Obus-Betrieb in Suhl. Dieser Fahrleitungsmast dient als Werbeträger – mehr hat sich in der thüringischen ex-Bezirksstadt zur Elektrifizierung des Stadtverkehrs nicht getan, so daß wir uns veranlaßt sahen, auf dem Titel ein paar landschaftstypische Zugtiere ins Bild zu bringen. Übrigens: Wer weiß Einzelheiten über die Modell-Busse? Sie wurden in den 60er Jahren aus der ČSSR in die DDR importiert – wie die Vorbilder. *Fotos: KLAWIAN*

6 Das konzeptionslose Konzept

Es hinterließ nur Fragmente und ist ein charakteristisches Beispiel für sozialistische Planwirtschaft im Verkehrswesen: das Obus-Projekt von Suhl. Obwohl erst jüngste Geschichte, besteht die Wahrscheinlichkeit, daß »Das konzeptionslose Konzept« rasch in Vergessenheit gerät. Dem wollen wir entgegenwirken.

RUBRIKEN

11 Per Dampf durch St. Andreasberg

Über bekannte Privat- und Kleinbahnen des Harzes wurde in diesem Blatt schon wiederholt berichtet (siehe MEB 1/92). Die St. Andreasberger Kleinbahn aber führte in den 46 Jahren ihrer Existenz ein Schattendasein. Klaus Schubert recherchierte.

14 Rot-grünes Bündnis

Rot-grüne Bündnisse in der Politik sorgen für Spannung – bei der Eisenbahn im süddeutschen Raum für Kontraste. Dieser Beitrag ist eine Anregung für den vorbildgerechten Einsatz österreichischer Fahrzeuge auf deutschen Anlagen.

22 BDEF-Verbandstag, MOROP, Hobby und Verein

Himmelfahrt findet der BDEF-Verbandstag in Passau statt. Wir veröffentlichen die wichtigsten Punkte des Veranstaltungsprogramms.

■ Mitte September treffen sich die europäischen Modellbahnfreunde in Innsbruck zum Jahreskongreß. Das Rahmenprogramm ist reine Sahne!

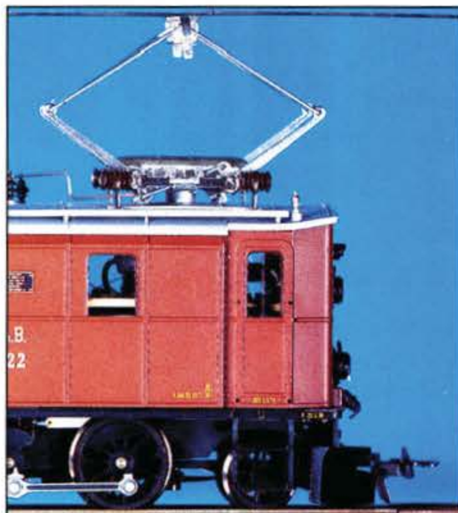
■ Was ist ein Verein, was darf er, was muß er, muß er überhaupt sein? Horst Schild hat Erfahrung; er gibt Antwort und Rat.

23 DGEG

Die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte besteht seit 25 Jahren. Ein Portrait und eine Leistungsbeschreibung.

24 Betriebsbesichtigung

Baden-Württemberg, das Ländle der Feinmechaniker und »Uhrenschnitzer«, ist reich an Modellbahnfirmen. Diesmal besuchten wir die Firma BEMO in Uhingen, der seine Vorbilder besonders bei den Schweizer Regionalbahnen findet. Doch auch deutsche Schmalspurbahnen stehen auf dem Produktionsprogramm.



29 Leipziger Vielerlei

Leipzig kämpft nicht nur um die Wiedergewinnung des Ansehens als Messemetropole, auch die Leipziger Modelleisenbahner kämpfen um die Erhaltung ihres Modellbahnclubs »Friedrich List«. Die Ausstellung in der Weihnachtszeit bot dazu beste Gelegenheit.

36 Internationaler Modellbahnwettbewerb 1991

Einst war er der jährliche Höhepunkt für die Modelleisenbahner der Ostblockländer. Dann drohte er den politischen Wirren zum Opfer zu fallen, und nun fand er doch statt: Der XXXVIII. Internationale Modellbahnwettbewerb. Eine gute Gelegenheit für den MOROP, so meinen wir, sich dieser guten Tradition anzunehmen.

38 Harte Forderungen für Weichen

Bevor wir unsere Leseranlage nach neuer Konzeption in Modulen weiterbauen, gilt es, noch einmal über den Gleisbau nachzudenken. Unser Autor, Peter Zander, baute PILZ-Weichen um und gibt viele Anregungen zu modernen Weichenantrieben.

44 Reisezugwagen-Verschnitt

Die Anhänger der Nenngröße TT können sich freuen: Die Umbauserie für TT-Reisezugwagen wird fortgesetzt. Mit dem Bau eines C 4 Pr 05 der Preußischen Staatsbahn wagt sich unser Autor an die vierachsigen Abteilwagen mit Oberlichtaufbauten.

46 Rocos S 10 mit Faulhaber-Motor

Bereits schon einmal angekündigt, fiel der Beitrag leider der Seitenschere zum Opfer. Doch nun beschreibt unser Umbauspezialist Reiner Lachs, mit welch einfachen Mitteln er die Laufeigenschaften der Baureihe 17 von Roco verbesserte.

49 Die Härtsfeldbahn

Viele deutsche Schmalspurbahnen wurdennach dem zweiten Weltkrieg zugunsten der Straße aufgegeben. So auch diese württembergische Meterspurbahn. Inzwischen aber wird sie teilweise als rollendes Technikdenkmal reaktiviert. Jürgen Ranger berichtet.



Modell Eisen Bahner FAHRPLAN

Ausstellungen, Termine, Markt

Modellbahnausstellungen
10.4.–12.4. in Emden, Grundschule Grüner Weg, 17.4.–20.4. in Norden, Sporthalle Wildbahn, 24.4.–26.4. in Wilhelmshaven, Stadthalle. Auf 160 m² werden Anlagen aller Nenngrößen sowie eine Gartenbahn gezeigt.
Info: Modellbahnfreunde Bötersen, Ch. Schlinkmann, Bahnhofstr. 3, W-2724 Bötersen.

Veranstaltungen der Rbd Schwerin
23.5. 125 Jahre Pasewalk - Neubrandenburg Bahnhofsfest in Neubrandenburg, Fahrzeugausstellung, Plandampf, Markt am Bahnhof;
28. 5. Dampfloktreff und Bahnhofsfest in Bad Freienwalde;
7./8. 6. 90 Jahre Prenzlauer Kreisbahn Bahnhofs- und Streckenfeste, Fahrzeugausstellung, Modellbahnausstellung, Sonderfahrten;
1./2. 8. 150 Jahre Eberswalde - Berlin Bahnhofs- und Streckenfeste, Fahrzeugausstellung Modellbahnausstellung, Sonderfahrten.
Info: Deutsche Reichsbahn, Verkaufsbüro, Personenverkehr, Am Bahnhof 3, O-2100 Pasewalk.

Frankfurter Feldbahnmuseum
hat an jedem ersten Sonntag im Monat von 14 bis 17 Uhr geöffnet, an folgenden Tagen mit Fahrbetrieb von 10 bis 17 Uhr: 5./26. 4.; 3./24. 5.; 9./14./28. 6.; 5./19. 7.; 2./16. 8.; 6./27. 9.; 10./11./25. 10. Sonderveranstaltungen; 9. bis 12. 6. »Schulwoche im Feldbahnmuseum«; 13./14. 6., 10./11. 10. »Frankfurter Feldbahnfest« mit Fahrzeugparade. Eintritt/Fahrpreis; 2,- DM Erwachsene, 1,- DM Kinder.
Info: Frankfurter Feldbahnmuseum, Am Römerhof 15a, W-6000 Frankfurt (Main) 90.

25. 4. Tauschmarkt
im Raw Berlin, Revaler Straße/Ecke Warschauer Str. von 9 bis 13 Uhr. Tischgebühr groß 10,- klein 5,- DM. Anmeldung bis 15. 4. an: Karlheinz Rost, Markgrafendamm 29, O-1017 Berlin.

26. 4. Tag der offenen Tür
im Bw Tübingen, gezeigt werden die Vereinslokomotiven 10, 44 1616, 50 245, 52 7596 und 64 289.
1. - 3. 5. Drei-Tage-Programm mit 44 1616, 50 245 und 64 289 auf der Hohenzollerischen Landesbahn von Eyach über die Europäische Wasserscheide nach Sigmaringen.
14. 4.; 9./10. 5. mit Lok 50 3576 auf der Kochertalstrecke Bad Friedrichshall/Jagstfeld-Ohrnberg. 17. 5. mit Lok 50 245 von Gammertingen über Kleinengstingen nach Münsingen. Züge sind bewirtschaftet, Fahrräder und Hunde kostenlos, Fahrkarten beim Schaffner.
Info: Eisenbahnfreunde Zollernbahn e. V., PF 100201, W-7460 Balingen, Tel: 07476/7949, Fax 07476/2864.

1. 5. Sonderfahrt
mit der 91 134 von Schwerin nach Rehna.
Info mit Rückporto: Mecklenburgische Eisenbahnfreunde e. V., im Bw Schwerin, Zum Bahnhof 13, O-2758 Schwerin.

Veranstaltungen Staudenbahnfreunde
1. 5. Start der Ausflugsfahrten von Augsburg Hbf nach Markt Wald (Staudenbahn)
6.-13. 6. Kaiserstuhlbahn und Chemin de Fer Touristique du Rhin. Gruppenreise ab Augsburg/München Hbf nach Endingen (Kaiserstuhl)
5. 7. Fahrt mit Planzug/Gläserner Zug von Augsburg/Buchloe/München-Pasing nach Ruhpolding. Pendelfahrt Ruhpolding Traunstein - Waging am See mit Gläsernen Zug und VT 798
12. 7. Sonderzug »Deutsche Weinstraße« von Markt Wald nach Konstanz
5. - 13. 9. »Rasender Roland«, Gruppenreise ab Augsburg Hbf nach Insel Rügen
18. 10. Herbstreise mit Gläsernen Zug ab München Hbf/Augsburg/Hof nach Sonneberg (Thüringen).
Info/Anmeldung mit frankiertem Rückumschlag: Staudenbahnfreunde e. V., Bahnhofstraße 29, W-8939 Markt Wald.

1./2. 5. Bahnhofsfest
in Heiligenstadt Ostbahnhof mit Modellbahnausstellung, Fahrzeugausstellung, Fahrten mit Diesellok, u. v. m. von 10 bis 19 Uhr.
Info: Heiligenstädter Eisenbahn Verein e. V., Dingelstädter Str. 45, O-5630 Heiligenstadt.

9. 5. und 5. 9. Fahrten mit historischen Straßenbahnwagen
quer durch Magdeburg. Abfahrt: Hauptbahnhof jeweils 10 Uhr, Dauer: ca. 6 Stunden, Teilnahmegebühr: 15,- DM.
Info: Magdeburger Straßenbahnfreunde e. V., Jürgen Puchert, Hans-Grade-Str. 108, O-3038 Magdeburg.

6. - 9. 5. Plandampf um Saalfeld
mit 01 1531, 03 001, 03 1010, 38 1182, 41 1231 und 44 1093 zwischen Saalfeld, Gera und Leipzig; Probstzella, Saalfeld und Camburg. Preis für alle 4 Tage 240,- DM.
Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde, Klaus Wilsmeyer, Lichterfelder Weg 33, W-4444 Bad Bentheim.

9. 5. Sonderfahrt
mit ETA 515 von Düsseldorf nach Mettmann, Wuppertal – Wichlingshausen, W-Vohwinkel, W-Oberbarmen, Nächstebreck, W-Beyenburg, Remscheid-Lennep, Bergisch, Born, Wermelskirchen, Wipperfürth und zur Müngstener Brücke.
13. 6. mit VT 798 von Koblenz nach Linz, Kalenborn, Boppard, Buchholz, Emmelshausen sowie nach Siershahn und Wallmerod.
Info: Jörg Seyffert, In der Stehle 12, W-5460 Kasbach.

23. 5. Fahrt in den Frühling
von Dresden Hbf, Arnsdorf, Kamenz, Straßgräbchen-Bernsdorf zurück nach Dresden mit 62 015, zeitweise 95 1016. Abfahrt 9.15 Jahr, Ankunft ca. 17 Uhr.
Fahrpreis: Erw. 48,- Kinder bis 15 Jahre 24,- DM,
Info: Udo Kolbe, Mühlstr. 3a, O-8293 Königsbrück,
Veranstalter: Bw Kamenz, IG 95 1016.

23. - 26. 5. Plandampf
auf den Strecken Neustrelitz – Stralsund, Neubrandenburg - Pasewalk, Neubrandenburg - Friedland mit den Lokomotiven 03.10, 50.35 und 52. Preis: 240 DM, 1 Tag 60,– DM, Einzahlungsschluß: 4. 5.
Info und Einzahlungen an: Andreas Henke, Burgstr. 33, O-2200 Greifswald.

28. 5. - 31. 5. Technisches Seminar
für Modelleisenbahner und Modellbauer in Graz. Seminarbeginn 28. 5., 14 Uhr, Seminarende 31. 5., 12 Uhr. Programm und Anmeldung: Kurt Bauer, A-8020 Graz, Laudongasse 22b, Tel (0) 316 51 99 14 (Anrufbeantworter)

30./31. 5. Dampfzugfest
auf dem Gelände des Haltepunktes Weesenstein (DR KBS 311). Es verkehren Eigenbauzüge auf 5 Zoll Spurweite, Dampfsonderzug auf der Müglitztalbahn.
Info: MEC »Müglitztalbahn«, Heidenau e. V., Postfach 31, O-8312 Heidenau.

WICHTIGER HINWEIS FÜR ALLE MEB-ABONNENTEN AUS DEN NEUEN BUNDESLÄNDERN!



Liebe MEB-Abonnenten,

zum Teil seit Jahrzehnten halten Sie uns die Treue, auch in der schwierigen Umstellungsphase der letzten Zeit haben Sie den MODELL EISENBAHNER nicht verlassen – dafür möchten Redaktion und Verlag Ihnen an dieser Stelle einmal ganz herzlich danken!
Vor allem in letzter Zeit kam es zu erheblichen Verzögerungen der Abonnementszustellung, übrigens nicht nur beim MODELL EISENBAHNER. Eine der Hauptursachen: Deutsche Post stellt z.Zt. ihren Service der Abonnementverwaltung für alle Verlage ein.
Ab dieser Ausgabe haben wir die Verwaltung in die eigenen Hände genommen. Die Post hat uns, soweit vorhanden, alle benötigten Daten und Informationen zur Verfügung gestellt.
Das bedeutet für Sie: Die Belieferung mit dem MODELL EISENBAHNER läuft automatisch weiter. Sie müssen MEB also nicht neu bestellen!
Bei unseren Abonnenten, die bequem und einfach per 1/4jährlichen Bankeinzug zahlen, ändert sich nichts. Die Abbuchung für das II. Quartal '92 (3 Ausgaben à 3,- DM = 9,- DM) erfolgt Mitte April. Alle anderen erhalten dann ihre erste Rechnung (Bitte kein Geld schicken).
Sofort ist in allen Fragen, die Ihr Abonnement betreffen, der Verlag Ihr direkter Ansprechpartner. Durch den Einsatz einer modernen EDV-Anlage sind wir jetzt in der Lage, Sie flexibel zu bedienen und Sie über den Stand Ihres Abonnements umfassend zu informieren. Adreßänderungen, Neubestellungen, Reklamationen und Nachfragen richten Sie bitte direkt an:

MEB-Abonnementservice, Helga Olboeter
Postfach 11 001, O-1100 Berlin
Telefon Ostberlin 231 50 71.

Was bleibt, ist natürlich als »Nadelöhr« der Zusteller vor Ort. Hier kann es auch in Zukunft, bedingt durch die Personalknappheit der Post, zu einzelnen Verspätungen kommen. Bitte informieren Sie uns in diesem Fall, wir bemühen uns dann, diese Probleme zusammen mit der Post zu beseitigen.

Obus in Suhl

Das konzeptionslose Konzept



Die einstige Kleinstadt Suhl - aus der Zentralsicht der DDR jenseits des Thüringer Waldes »hinter dem Berg« gelegen - entwickelte sich nach dem zweiten Weltkrieg zu einem Industriestandort und Touristenzentrum mit 56 000 Einwohnern. Später wuchs Suhl durch den Bau weiterer Betriebe mit der 14 000 Einwohner zählenden Nachbarstadt Zella-Mehlis zusammen.

Seit Ende der 50er Jahre übernahm der Kraftverkehr Suhl öffentliche und vertragsgebundene Fahrten innerhalb der Stadt. Dieser Stadtverkehr wurde ständig erweitert. Ab 1967 gab es zwischen dem Stadtkern sowie den Wohn- und Industriegebieten ein neu geordnetes und strahlenförmig ausgeprägtes Busnetz. Etwa zeitgleich verlagerte sich der Wohnungsbau aus der Tallage der Altstadt auf die 100 bis 150 m höher gelegenen Plateaus. Damit ergaben sich neue Aufgaben für den immer bedeutungsvoller werdenden innerstädtischen Personenverkehr. Einher gingen die großzügige Umgestaltung des Stadtkerns mit breiteren Straßen und der Bau einer zentralen Bushaltestelle.

Vor über 20 Jahren

Von 1972 bis 1975 wurde die im wesentlichen heute noch bestehende Netzstruktur geschaffen, die aus einer 14 km langen Durchmesserlinie, einem beträchtlichen Höhenunterschieden ausgesetzten Rundkurs und vier Radiallinien besteht. Weitere Linien kamen wenig später noch hinzu. 1980 gab es in Suhl zwölf Stadtbuslinien, für die insgesamt 61 Fahrzeuge vorhanden waren.
Bereits 1974 gründete der Kraftverkehr Suhl für den Stadtbusbetrieb einen eigenen Meisterbereich. Gleichzeitig hatten Taktfahrpläne, Zonentarife und das 1975 eingeführte Entwertersystem den Suhler Nahverkehr verbessert. Zweifelsohne trug dazu auch der ständig modernisierte Fahrzeugpark bei. Gehörten in den 60er Jahren die bekannten Heckmotorbusse des Typs Ikarus 66 zum täglichen Bild, waren ab 1969 der Gelenkbus Ikarus 180 und ab 1973 auch die Ikarus-Standardbusse 260 (solo) bzw. 280 (Gelenkausführung) im Einsatz.

Studien, Projekte, Konzeptionen über einen Obus-Betrieb in Suhl

Jahr	Institution	Erkenntnisse und Schlußfolgerungen
1978	Büro f. Verkehrsplanung	fahrdynamische Vorteile wegen extremer Neigung (z.T. 8–10%) des Obus-Betriebes gegenüber dem Dieselbus auf drei Linien mit einer Länge von 25,3 km. Erforderlich sind 18 Standard- und 20 Gelenkbusse für rund 9 Mill. Mark, Gesamtinvestition 27–30 Mill. Mark.
1982	Büro f. Verkehrsplanung	Länge des geplanten Obusnetzes 20 km Länge, davon 16,5 km zweispurig.
1983/ 1984	Aufbaustab Obus	Untersuchung von 28 km Linienlänge auf Obuswürdigkeit, Investition: 7,5 Mill. Mark, einschl. 28,5 Mill. Mark für 46 Ikarus-Gelenkbusse; Einsparung von 600 t Dieselkraftstoff
1985	Zentrales Forschungs-institut des Verkehrswesens der DDR	Gesamtprojekt: 5–6 Linien Obus-Betrieb, 3–4 für Dieselbetrieb, totale Neuordnung des Liniennetzes, Steigerung der Nahverkehrsleistung um 20%, erforderlich sind 14 Standard- und 39 Gelenkbusse sowie 16 Dieselbusse; 29,1 km zweispurige und 6,3 km einspurige Fahrleitung; Einsparung durch Nutzung von Elektroenergie 1,77 Mill. Mark pro Jahr
1988	Verkehrskombinat Suhl	»Gesamtkonzeption zur Elektrifizierung des öffentlichen Personenverkehrs in Suhl und Zella-Mehlis«, geplant sind fünf Bauabschnitte mit elf Unterabschnitten, Gesamtinvestition: 102,3 Mill. Mark

60 000 : 169

Ab 1980 stagnierte diese positive Entwicklung zusehends, denn die SED-Wirtschaftspolitik setzte andere Prioritäten. Honecker hatte sich öffentlich verpflichtet, das Wohnungsproblem als soziale Frage in der DDR bis 1990 für alle Zeiten zu lösen – zumindest für Berlin, wie ab 1985 eingeschränkt wurde. Alle Bezirke der DDR hatten daraufhin rigoros Baumaschinen, Bauarbeiter und Baumaterial direkt nach Berlin abzugeben. Von Stund an wurden in den Bezirken und Kreisen nicht nur Bauinvestitionen, sondern auch die des Verkehrswesens auf Sparflamme gestellt. So wuchs in Suhl das Durchschnittsalter der Stadtbusse von 3,7 Jahre im Jahre 1980 auf 9,6 Jahre im Jahre 1988 an.
Um die Betriebsweise rationeller und überschaubarer zu gestalten, hätte das Stadtbusnetz spätestens 1985 völlig neu strukturiert werden müssen. Aber dazu fehlte die Entschlußkraft. Stattdessen veranlaßten Funktionäre in der SED-Bezirksleitung immer mehr »Verbesserungen zum Wohle der Werktätigen«, so daß um 1985 in der nicht einmal 60 000 Einwoh-

ner zählenden Bezirksstadt 169 Kursvarianten im Busnetz bestanden. Ein langfristiges Verkehrskonzept hingegen fehlte.
Verschärft wurde die mißliche Lage in Suhl – und nicht nur hier – durch ein überregionales Problem: die Erdölkrise der 70er Jahre.

Alternative Obus

Die Verwendung der aus einheimischer Braunkohle erzeugten Elektroenergie hatte für die DDR-Wirtschaft Vorrang bekommen. Daher befaßte sich das Zentrale Forschungsinsititut des Verkehrswesens (ZFIV) im Auftrage des Ministerrates in einer Studie mit dem Aus- und Neuaufbau sowie der Wiedereinführung elektrischer Nahverkehrsmittel (siehe »me« 11/81, S. 125–127). Im Vordergrund stand bei diesen Überlegungen der Aufbau von Obus-Betrieben. Die 1978 vorgelegten Ergebnisse dieser Studie enthielten die Empfehlung, u. a. in Suhl einen Obus-Betrieb aufzubauen. Dies war in einem Zeitabschnitt, da in der DDR gleichzeitig Obus-Betriebe stillgelegt wurden, wie in Gera und Zwickau!
Mit einer 1982 im Suhler Büro für Verkehrsplanung abgeschlossenen Studie lagen weitere Planungsdaten für den Obus-Betrieb vor (siehe Tabelle). Die Funktionäre der Stadt und des Bezirkes billigten und förderten fortan das neue Verkehrsmittel, harmonisierte es doch einerseits mit der aktuellen verkehrspolitischen Lage, und andererseits konnte man mit der Hoffnung auf ein modernes Nahverkehrssystem die Bevölkerung beruhigen, zumal es hervorragend zum Thema »Umwelt« paßte. Die Wissenschaftler hatten nämlich ausgerechnet, daß der Obus die Schadstoffbelastung in Suhl pro Jahr um 28,5 t Kohlenoxide, 9,9 t Kohlenwasserstoffe, 42,78 t Stickoxide und 9,9 Schwefeloxid verringert und am Ort der Energieerzeugung lediglich 0,15 t Kohlenoxide und Kohlenwasserstoffe sowie 27,6 t Schwefeldioxid mehr freigesetzt würden.

Güter-Obus zum Parteitag

1985 stand fest, wie eine optimale Linienführung des gesamten Stadtverkehrs aussehen könnte. Die Euphorie der Funktionäre schlug Wellen. »In Vorbereitung des XI. Parteitages« übernahm das ZFIV-Bearbeiterkollektiv als Verpflichtung eine Analyse zur Einführung des Obus-Güterverkehrs. Denn zu diesem Zeitpunkt wurde bei zahlreichen Straßenbahnbetrieben der DDR ein Güterverkehr eingeführt, der in der Regel nur von kurzer Dauer war, da diese Betriebsform mehr Kosten verursachte als Kraftstoff einsparte. Für Suhl ließ bereits naiver technischer Sachverstand an der Zweckmäßigkeit eines Obus-Güterverkehrs zweifeln. Der Gedanke endete glücklicherweise in einem sogenannten Negativgutachten.
Bereits im Vorfeld der 1988 fertiggestellten »Gesamtkonzeption Elektrifizierung des öffentlichen Personennahverkehrs in Suhl und Zella-Mehlis« (siehe Tabelle) war bei Tiefbauarbeiten im Suhler Stadtzentrum der künftige Obus-Betrieb berücksichtigt worden. Doch zum eigentlichen Baubeginn im Jahre 1988 konnten die drei wichtigsten und rentabelsten Stadtverkehrslinien plötzlich noch nicht elektrifiziert werden: Ein zuvor umzubauender Straßenkreuzungspunkt hätte zusätzlich 20 Millionen Mark erfordert, die nicht vorhanden waren - von den erforderlichen Baukapazitäten ganz zu schweigen.

Inzwischen Prestigeobjekt

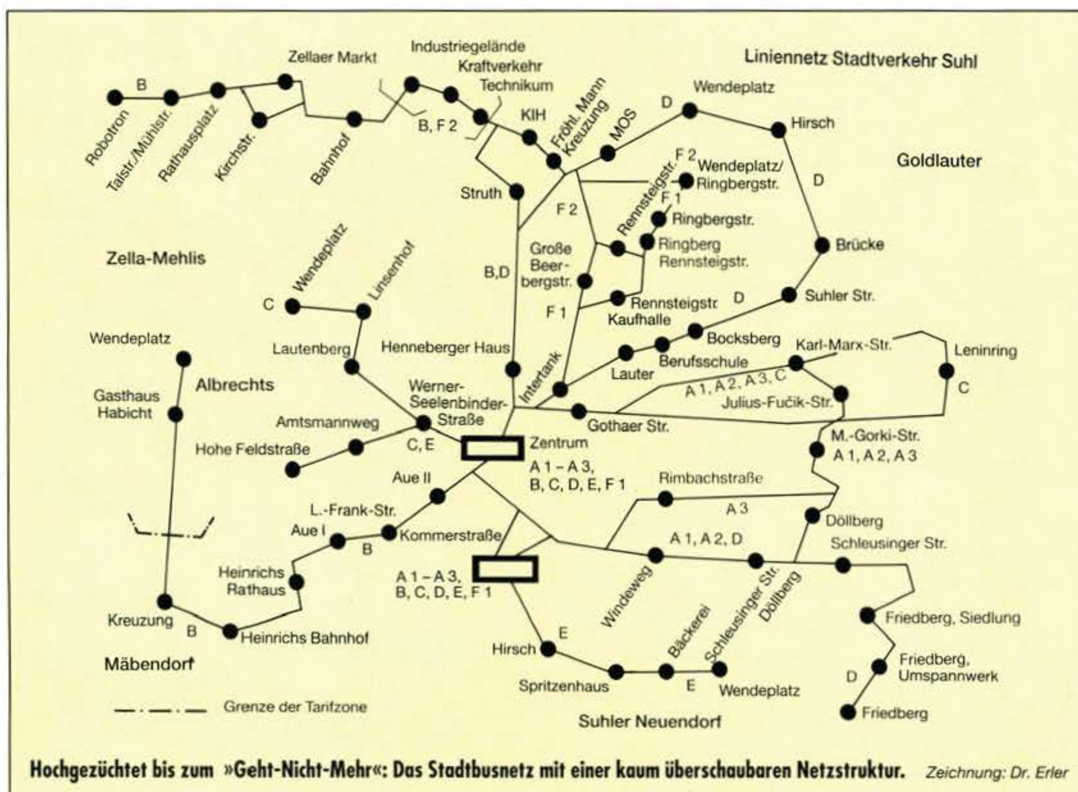
Aber niemand hatte den Mut, den inzwischen herbeigeführten Ministerratsbeschluß zum Aufbau des Obus-Betriebes rückgängig zu machen. Er war ja zudem für die SED-Führung des Bezirkes Suhl zum Prestigeobjekt geworden.
Hinzu kamen ständig steigende Verkehsleistungen und die immer dringlicher werdende Notwendigkeit, neue Busse zu bekommen - egal aus welcher Bilanz. Denn wegen des geplanten Obusnetzes erhielt Suhl seit 1985 keine neuen Dieselbusse mehr für den Stadtverkehr - man mußte sich mit jährlich ein bis drei Austauschbussen aus Berlin begnügen.



Stadtverkehr Suhl Ende der 60er Jahre mit Ikarus-Bussen der Typen 180 und 66. *Foto: Sammlung Dr. Erler*



Ein kostenlos geliehener Obus aus Suhl am 7. Januar 1992 in Weimar. Der dortige Obus-Betrieb soll mittelfristig eingestellt werden. Die Gründe: abgängige Fahrleitungen, verschlissene Unterwerke und unmoderne Fahrzeuge. *Foto: KLAWIAN*



Hochgezüchtet bis zum »Geht-Nicht-Mehr«: Das Stadtbusnetz mit einer kaum überschaubaren Netzstruktur. *Zeichnung: Dr. Erler*

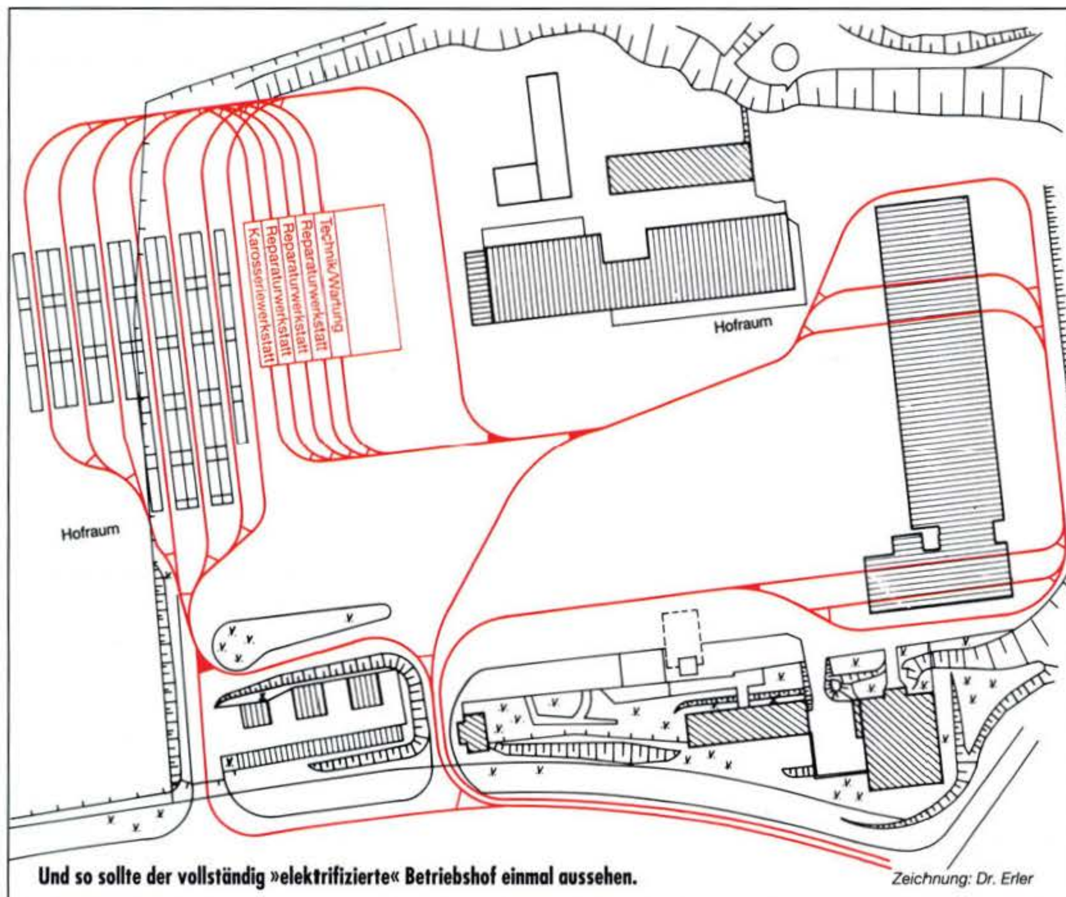
Sinnloses Bauen

In dieser Situation veranlaßte der erste Sekretär der Suhler SED-Bezirksleitung den Beschluß, als ersten Bauabschnitt die reine Berufsverkehrslinie vom Wohngebiet Suhl-Nord zum nördlichen Industriegelände mit einer etwa 3 km zweispurigen und 4 km einspurigen Trasse zu elektrifizieren. Hier waren nur an Werktagen morgens und nachmittags einige hundert Personen zu befördern. Aber die SED-Funktionäre propagierten dieses Vorhaben als »ein Ausdruck der konsequenten Verwirklichung der sozialistischen Hauptaufgabe und der Einheit von Wirtschafts- und Sozialpolitik«. Die Obus-Aufbauleitung und die Abteilung Verkehr beim Rat des Bezirkes Suhl hatten nun den Nutzeffekt dieser Investition nachzuweisen. Allen Beteiligten muß klar gewesen sein, daß dieser erste Abschnitt über Jahre ein Inselbetrieb sein würde. Trotz aller Zahlenmanipulationen gelang es nicht, die Wirtschaftlichkeit nachzuweisen. Dennoch drangen Funktionäre, insbesondere vom Rat des Bezirkes, auf raschen Baubeginn und schnellen Baufortschritt. Das Tempomachen ging dann soweit, daß das Verkehrskombinat im Sommer 1988 eine größere Menge Fahrleitungsmasten kaufte, weil ein Hersteller gerade lieferfähig war. Die dafür erforderlichen Finanzen waren jedoch nicht vorhanden. Der dadurch eingetretene Zahlungsverzug führte zu einer Konventionalstrafe, die nach mehreren Wochen einen sechsstelligen Betrag ausmachte. Bis heute war nicht zu ermitteln, wie diese Aktion verbucht wurde. Zeitgleich bereiteten Mitarbeiter des Suhler Kraftverkehrsbetriebes den Bau des Unterwerkes auf dem Betriebshof vor und stellten die ersten Gründungen für Fahrleitungsmaste fertig.

Im ersten offiziellen Baujahr 1989 flossen dann die Investitionsmittel aus dem Staatshaushalt planmäßig – sie waren bilanziert worden. Gleiches galt für die Vorleistungen zur Fahrleitungsmontage und das erste Gleichrichterunterwerk.



Der Suhler Betriebshof war für den Obusbetrieb vorbereitet. Die Beweise sind unübersehbar. *Foto: KLAWIAN*



Und so sollte der vollständig »elektrifizierte« Betriebshof einmal aussehen. *Zeichnung: Dr. Erler*

Bürgerzorn

In Bürgerforen, die Ende 1989 stattfanden, löste das Obus-Projekt erstmals öffentliche, heftige und kontroverse Debatten aus. Als der Suhler Runde Tisch Anfang 1990 das Thema aufnahm, sah sich der amtierende Direktor des Verkehrskombinates im Februar 1990 veranlaßt, den Aufbau der Obus-Anlage zu stoppen. Das geschah wenige Tage vor Beginn der Fahrleitungsmontage. Bereits von auswärts angereiste Arbeitskräfte wurden wieder nach Hause geschickt.

War die für Suhl gewählte Nahverkehrslösung nach der »Wende« überhaupt noch haltbar? Der von der SED-Führung ausgegangene brachiale Druck auf den Bau der Anlagen war verschwunden und ein konzeptionelles Vakuum entstanden. Die bisher in das Vorhaben einbezogenen Instanzen, darunter der Bereich Technik der Verkehrskombinatsleitung, das Büro für Verkehrsplanung der Stadt Suhl, das ZFIV und z. T. der Kraftverkehr Suhl, fanden sich allein gelassen. Der dringende Bedarf an neuen Bussen bestand noch unverändert, doch mit dem Übergang zur Marktwirtschaft zeichneten sich beträchtliche Kostenveränderungen zu Ungunsten des Obus-Betriebes ab. Hinzu kamen die nun unbegrenzten Beschaffungsmöglichkeiten für moderne, umweltverträglichere Dieselbusse.

Noch im Mai 1990 erachtete das ZFIV den Obus-Betrieb im Rahmen des vorgesehenen Gesamtkonzeptes als sinnvoll. Verwiesen wurde auf 215 Obus-Betriebe in Ost- und 50 in Westeuropa. Die weitere Argumentation zugunsten dieses Konzeptes war jedoch wenig stichhaltig. Zur gleichen Zeit hatte die Leitung des Verkehrskombinates vom Verband Öffentlicher Verkehrsbetriebe der BRD Rat eingeholt. Daraus ging hervor, daß man zwar die Entwicklung alternativer Antriebe interessiert sei und hoffnungsvoll beobachte, aber beim Obus-Betrieb technische als auch wirtschaftliche Probleme sehe.

Sommerpause

Obwohl bereits zwei Drittel der Arbeiten für die am 31. August 1990 vorgesehene Aufnahme des Obus-Betriebes abgeschlossen waren, tat sich nun nichts mehr. Das erste Gleichrichterwerk war betriebsbereit, das zweite fast vollendet, 17 km Speiseleitung waren verlegt, für weitere 5 km lag

das Kabel bereit, 210 Maste waren gegründet und montiert und weitere 170 lagen zur Aufstellung ebenso bereit wie Fahrleitungsmaterial im Werte von 500 000 Mark. Diese Investitionen beliefen sich auf 8,1 Millionen Mark.
Im Mai 1990 trafen schließlich noch die ersten fünf Ikarus-GANZ-Obusse des Typs 280.93 für 3,57 Millionen Mark ein, deren Bestellung nach dem Baustopp nicht mehr storniert werden konnte. Am 1. Juni 1990 bekundete das Ministerium für Verkehrswesen der Noch-DDR Kritik und Unverständnis für die neue Suhler Kommunalpolitik. Der zuständige Minister-Stellvertreter verwies auf die für den Obus-Betrieb im Staatshaushalt bereitstehenden Mittel. Doch die neue Stadtverordnetenversammlung verfügte am 11. Juli 1990 den »zeitweiligen Stopp der Baumaßnahmen zur Obus-Linie«. Dann kam die Sommerpause.

Abbruch oder Vollendung?

Am 25. September 1990 fand unter Schirmherrschaft des Suhler Oberbürgermeisters Kummer (CDU) ein Kolloquium zu den Einsatzmöglichkeiten von Elektrobussen statt. Träger waren die Studiengesellschaft Nahverkehr Hamburg, das Stadtbauamt und das Büro für Verkehrsplanung Suhl. Als Ergebnis dieser Veranstaltung wurde der Suhler Stadtverwaltung empfohlen, die begonnene Obus-Linie fertigzustellen und das von den Hamburger Experten vorgelegte Duobus-Modell für Suhl unter dem Aspekt von 50 % Baukostenzuschuß aus EG-Mitteln zu überdenken. Die Studiengesellschaft Nahverkehr erbot sich, im Rahmen ihres Projektes für die EG kostenlos eine detaillierte Studie für Suhl anzufertigen.
Seitdem sind mehr als eineinhalb Jahre vergangen, und es scheint, daß das Suhler Obus-Konzept im Sande verlaufen ist. Die fünf auf dem Verkehrshof Wind und Wetter ausgesetzten Ikarus-Obusse konnten im April 1991 mit einem Wertverlust von 20 % zur »zeitweiligen unentgeltlichen Nutzung« nach Weimar abgegeben werden. Die Fahrleitungsrevisionsfahrzeuge - in eigener Werkstatt mit riesigem Aufwand hergestellt - standen im Januar 1992 noch immer auf dem Suhler Verkehrshof unter freiem Himmel.
Ungeklärt ist, ob die begonnene Obustrasse mit einem Aufwand von 550 000 DM rückgebaut oder



Die geplante Obus-Endstelle »Industriegelände-Nord«. Nur wenige hundert Fahrgäste sind täglich von hier aus zu befördern. Foto: KLAWIAN

Ein Künstler bemalte eine Wand der Betriebskantine des Suhler Kraftverkehrs im Stil des »sozialistischen Realismus«. Noch ist das Werk dort zu besichtigen und dokumentiert inzwischen ein abgeschlossenes Kapitel deutscher Geschichte. Foto: KLAWIAN



Während am 7. Januar 1992 in Weimar ein klappriger H3A-Fahrleitungsmontagewagen zur Reparatur einer unweit vom Hauptbahnhof befindlichen Weiche genutzt wird ...



... stehen auf dem Suhler Betriebshof ebenfalls am 7. Januar 1992 zwei nagelneue, 1989 in Suhl selbst aufgebaute und noch nie genutzte Fahrzeuge gleicher Art. *Fotos: KLAWIAN*

doch noch vollendet wird. Objektiv kann man dem Projekt allerdings gegenwärtig keine Chance geben. Der städtische Nahverkehr fuhr wegen der ausbleibenden Fahrgäste trotz der ersten Tarifanhebung monatlich fast eine Million Mark Verlust ein. Daneben wäre eine Anschubfinanzierung zur dringlichsten Erneuerung des Fahrzeugparks erforderlich. Angesichts eines um ein Drittel zurückgegangenen Fahrgastaufkommens, leerer Stadtkassen und massenhafter Gewerberückgänge kann die Stadt die Elektirifizierung ihres Nahverkehrs wohl kaum fortsetzen. Unter dem Gebot größter Sparsamkeit darf außerdem die erheblich gewachsene Differenz zwischen den Anschaffungskosten von Diesel- und Elektrobussen nicht übersehen werden. Auch zur Substitution von Dieselkraftstoff geben nunmehr weder Preise noch Aufkommen Anlaß.



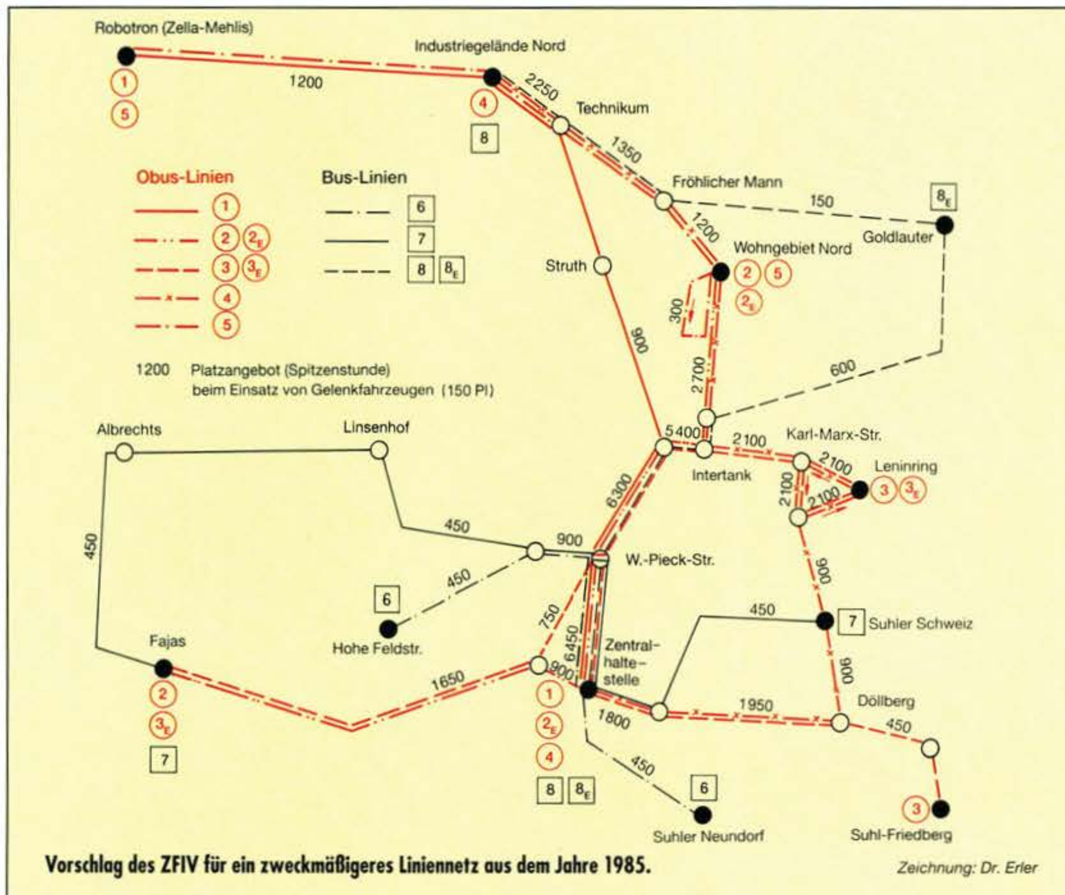
Suhl war in der DDR-Geschichte nicht die einzige »Obus-Invest-Ruine«. Eine weitere gab es 1956 in Altenburg. Hier diente die nie benutzte Fahrleitung bereits als Straßenbeleuchtungsanlage. *Foto: Meyer*

Verworfen, verschuldet, vernichtet

Bleiben also 12,4 Millionen Mark der DDR an Gesamtverlust für die getätigten Investitionen, die Projektstornierung sowie der noch zu leistende Aufwand für den Rückbau. Am 30. April 1991 stellte die Obus-Aufbauleitung ihre Arbeiten ein. Alle Projektunterlagen der Arbeitsgruppe wurden vernichtet. Fazit: Ein Stück Verkehrspolitik in der wissenschaftlich begründeten Planwirtschaft der DDR.

Nachtrag mit Parallelen

Unter ähnlichen Bedingungen wie in Suhl entstand noch vor der Wende der erste Teil eines Obus-Betriebes im sächsischen Hoyerswerda (vgl. »me« 1/90, S. 8). Zum 40. Jahrestag der DDR, am 7. Oktober 1989 eröffnet, ist auch diesem Betrieb keine rechte Zukunft beschieden. Weitere Aufbaupläne sind ausgesetzt worden, weil von Experten eingeschätzt wird, daß Hoyerswerda aus ökonomischer Sicht nicht obuswürdig sei. Die vorhandenen Anlagen sollen heruntergefahren und dann abgebaut werden. *Dr. Uwe Erler*



Vorschlag des ZFIV für ein zweckmäßigeres Liniennetz aus dem Jahre 1985. *Zeichnung: Dr. Erler*

Quellenangaben

/1/ Betriebsgeschichtliche Entwicklung des VEB Kraftverkehr Suhl, 1989 intern verteilte Schrift.

/2/ Akten, Studien und Dokumente zum Suhler Obus-Projekt.

Gleisanlage des Stadtbahnhofs mit einer der beiden Lokomotiven auf dem Streckengleis, im Hintergrund ein Personenwagen neben dem Lokomotivschuppen, links ein bahneigener Omnibus
Foto: Sammlung K. Schubert

Erinnerungen an eine vergessene Zahnradbahn

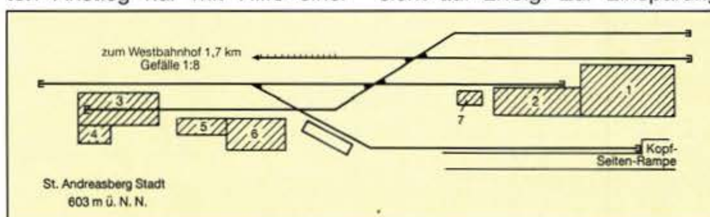
Per Dampf durch St. Andreasberg

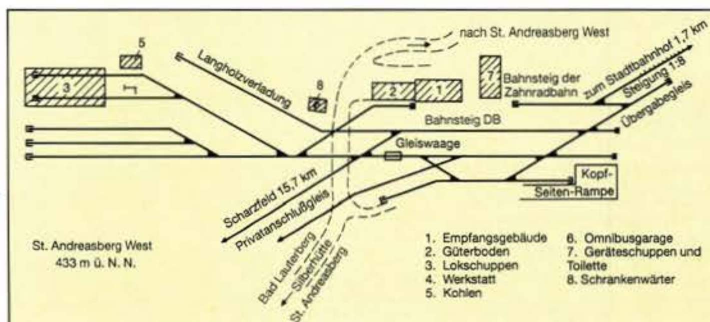
Neben der weithin bekannten und viele Jahre z.T. mit Zahnstangen betriebenen Halberstadt-Blankenburger Eisenbahn (HBE) hatte der Harz noch eine andere und heute fast vergessene Zahnradbahn des öffentlichen Verkehrs aufzuweisen: Die St. Andreasberger Kleinbahn.

Die Bestrebungen, die vor rund 500 Jahren gegründete Stadt St. Andreasberg unmittelbar an das Eisenbahnnetz anzuschließen, setzten um die Jahrhundertwende ein, nachdem im Harz die wichtigsten Eisenbahnstrecken fertiggestellt oder im Bau waren. Seit 1884 war St. Andreasberg durch eine eingleisige Staatsbahnstrecke über Bad Lauterberg nach Scharzfeld an die seit 1869 bestehende Südharzbahn Nordhausen – Northeim in Scharzfeld angeschlossen. Zwischen dem bei der Silberhütte im Tal der Sperrlutter gelegenen Bahnhof, auf dem sich ein Lokomotivschuppen sowie Wohnhäuser für Eisenbahner befanden, und der Stadtmitte von St. Andreasberg waren noch 3 km und ein Höhenunterschied von 170 m zu überwinden.

Die Projekte

Infolge der seit Mitte des vorigen Jahrhunderts abzusehenden Einstellung des Silberbergbaus drohte auf die Stadt eine besondere Notlage zuzukommen. Neue Arbeitsplätze ließen sich jedoch nur durch eine Expansion des Fremdenverkehrs schaffen, war St. Andreasberg doch seit 1866 Kurort und seit 1896 Wintersportplatz. Eine über das ganze Jahr sichere Verkehrsverbindung ließ sich damals nur über die Schiene erreichen. Man prüfte mehrere Projekte und kam zu dem Schluß, daß eine rund 6 km lange Reibungsbahn zu teuer werden würde. Gegen eine Verlängerung der Staatsbahnstrecke sprach sich die preußische Staatsbahn aus. Man hätte überdies den letzten Anstieg nur mit Hilfe einer Zahnstange bewältigen können. Erst als der Landkreis Zellerfeld nach der Jahrhundertwende einen Zuschuß von 100 000 Mark bewilligte, hatten die Pläne, die Stadt St. Andreasberg durch eine Zahnradbahn zu erreichen, Aussicht auf Erfolg. Zur Einsparung von Kosten sollte die Bahn ursprünglich nur Zahnradlokomotiven erhalten, die die Staatsbahnzüge dann zum bzw. vom Stadtbahnhof fahren sollten. Es folgten längere Auseinandersetzungen darüber, ob die Güter- und Personenwagen auf einer Steigung von 1:6 eingesetzt werden durften. Schließlich einigte man sich auf eine Linie mit der konstanten Steigung von 1:8,2 bei einer Streckenlänge von knapp 1,7 km und einem Höhenunterschied von 169 m. Jetzt stand auch fest, daß neben zwei dreiachsigen Naßdampftenderlokomotiven spezielle Personenwagen beschafft werden mußten. Dabei handelte es sich um zwei als Bergbahnwagen bezeichnete und mit einem Bremszahnrad auf der talseitigen Achse ausgerüstete Fahrzeuge. Außerdem wurden dreiachsige Naßdampftenderlokomotiven erforderlich.



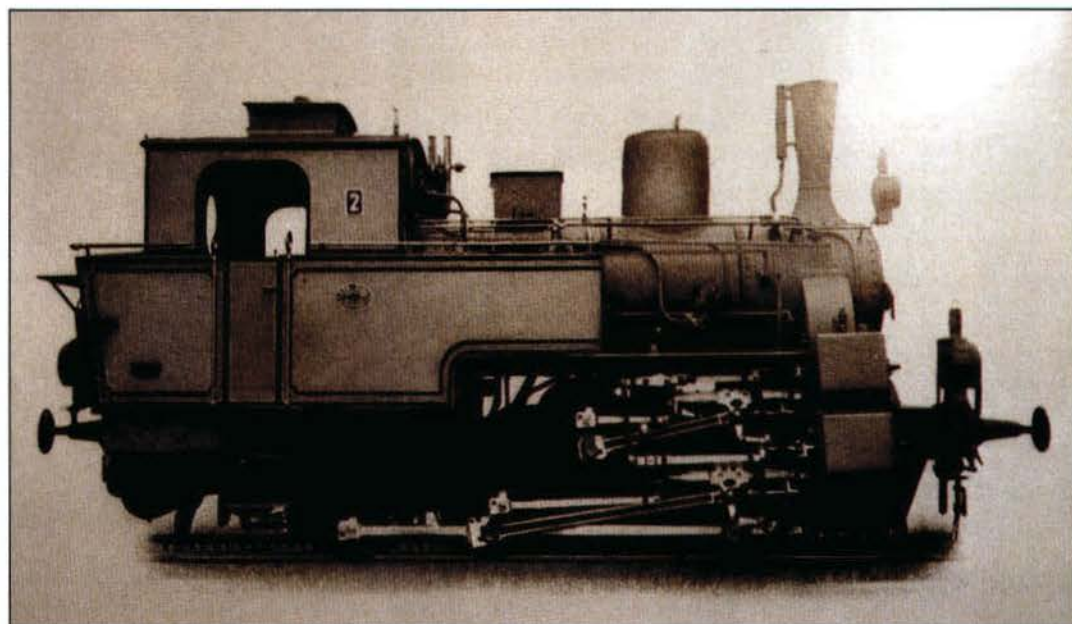


Oben: Lageplan des Kleinbahnhofs; unten: der des Staatsbahnhofs St. Andreasberg

Der Bahnbau

Eingebaut wurde dann das seit 1884 bei der HBE bewährte Zahnradsystem des Schweizers Roman Abt, allerdings in der zweilamelligen Ausführung. Abt selbst war nie in St. Andreasberg. Als man ihm im März 1912 bei einer Besprechung in Frankfurt am Main die Zeichnungen für die Lokomotiven vorlegte, zeigte er sich über die Wahl nur eines Triebzahnrades

ungehalten. Er hätte wegen der geringeren Abnutzung zwei vorgesehen, erreichte aber noch, daß die Breite der Lamellen von 27 auf 30 mm vergrößert wurde. Auf der ersten Achse der Lokomotiven war ein Bremszahnrad angeordnet. Ausführliche Anweisungen gab Abt für das Halten und Anfahren in der Steigung, denn man hatte nach abgeschlossener Planung auf Wunsch der Stadt noch einen Haltepunkt eingerichtet. Erst nachdem Versuche mit Güterzügen ein sicheres Beherrschen bewiesen hatten, ließ man dort auch Personenzüge halten.
Die Bauarbeiten begannen am 1. April 1911, die Kozession zum Bau und Betrieb der Kleinbahn erteilte der Regierungspräsident in Hannover am 5. Juni 1911 für eine Dauer von 100 Jahren!


Werkfoto der Firma Jung: Lokomotive 2 der St. Andreasberger Kleinbahn

Sammlung K. Schubert

Der Betrieb

Am 16. Juli 1913 wurde auf der als preußische Kleinbahn konzessionierten Zahnradbahn der Güterverkehr aufgenommen. Zunächst sollte sich das Personal einarbeiten und sich mit dem Betrieb vertraut machen. Ab 19. Juli 1913 kam der Personenverkehr hinzu; die St. Andreasberger Kleinbahn – so die amtliche Bezeichnung – war offiziell eröffnet worden. Neben dem Anschlußbahnhof in St. Andreasberg existierte am km 1,3 der St. Andreasberg Schwalbenherd genannte Haltepunkt. Der Endbahnhof erhielt die offizielle Bezeichnung St. Andreasberg Stadt. Zunächst verkehrten fünf Zugpaare täglich, wenig später dann sechs. Nach dem Ausbruch des ersten Weltkrieges setzte ein starker Verkehrsrückgang ein. Außerdem fehlte es an Lokomotivkohle, so daß die Anzahl der täglichen Zugpaare auf vier, 1919 sogar auf drei eingeschränkt wurde. Im Geschäftsjahr 1922/23 verkehrten nur noch in jede Richtung täglich zwei Züge für Personen- und Güterbeförderung.
In den ersten Betriebsjahren transportierte die Kleinbahn sämtliche Lebensmittel für die 3 800 Einwohner zählende Bergstadt und für die rund 500 Patienten der drei großen Heilstätten sowie Kohle. In beiden Weltkriegen wurden die Heilstätten als Lazarette genutzt, so daß auf der Zahnradbahn auch Verwundetentransporte stattfanden. Versendet wurden Grubenhölzer, Bauholz, Holzstoff für die Papierherstellung und die Erzeugnisse der Kisten- und Spielwarenfabriken.
Infolge des Verkehrsrückganges setzte die Kleinbahn zur Verbesserung der Rentabilität ab 1932 Omnibusse im Schienenersatz- und Gelegenheitsverkehr ein und schaffte auch Lastkraftwagen an. Zugverkehr fand nur noch dann statt, wenn Güterwagen zu fahren waren. Zuletzt verfügte die Gesellschaft über fünf Omnibusse und zwei Lastkraftwagen. Bis 1952 oblag der Bahn noch die Postbeförderung.
Die Betriebsführung der Zahnradbahn wurde anfänglich eigenständig und ab 1922 durch das in Hannover ansässig gewesene und dem Oberpräsidenten der Provinz Hannover unterstellte Landeskleinbahnamt wahrgenommen. Die örtliche Leitung der Kleinbahn befand sich stets in St. Andreasberg.

Die Nachkriegsjahre

Bereits am Anfang der 50er Jahre erwog die Deutsche Bundesbahn, die Teilstrecke Bad Lauterberg – St. Andreasberg stillzulegen. Damit war schon damals die Existenz des ab dem 28. Oktober 1950 als St. Andreasberger Eisenbahn GmbH bezeichneten Betriebes bedroht. Einsprüche und Rationalisierungsmaßnahmen trugen aber zur Aufrechterhaltung des DB-Schienenverkehrs bis zum Jahre 1976 bei.
Zurück zur Zahnradbahn: Der Bahnbetrieb sollte 1953 grundlegend rationalisiert werden. Zur Diskussion standen: Ein Triebwagen für den gemischten Betrieb, der auf der Bundesbahnstrecke 70 km/h erreichen sollte, eine zweiachsige Diesellokomotive mit zwei Motoren und zwei Triebzahnrädern. Sogar eine Diesellokomotive mit einem kleinen Fahrgastraum zur Mitnahme von acht Personen wurde entworfen. Die 230 000 DM für den Triebwagen und die 280 000 DM für eine Lokomotive konnten jedoch nicht aufgebracht werden. Da war der Umbau einer Dampflokomotive zu einer Diesellokomotive schon billiger. Ein Entwurf wurde im Rahmen einer Diplomarbeit 1956 am Lehrstuhl für Eisenbahnmaschinenwesen der TH Hannover angefertigt: Fahrgestell, Bremsen und Zahnradantrieb sollten beibehalten werden. Aber auch dafür fehlte das Geld, ebenso wie für eine ins Auge gefaßte Elektrifizierung der Bahn.
Bemerkenswert war die Fahrt eines zweimotorigen Schienenbusses der DB-Baureihe VT 98 im Jahre 1957. Ohne Genehmigung der Deutschen Bundesbahn und des nunmehrigen Landeseisenbahnamtes Hannover war Dr. Paul Schöning, Leiter des Maschinenamtes Braunschweig, die Steilstrecke hinaufgefahren. Da sich der Triebwagenführer geweigert haben soll, die Versuchsfahrt zu übernehmen, fuhr Dr. Schöning den Triebwagen selbst. Der Versuch hatte ergeben, daß die Bergfahrt ohne Schwierigkeiten erfolgen könne, für die Talfahrt aber besondere Schienenbremsen erforderlich seien.

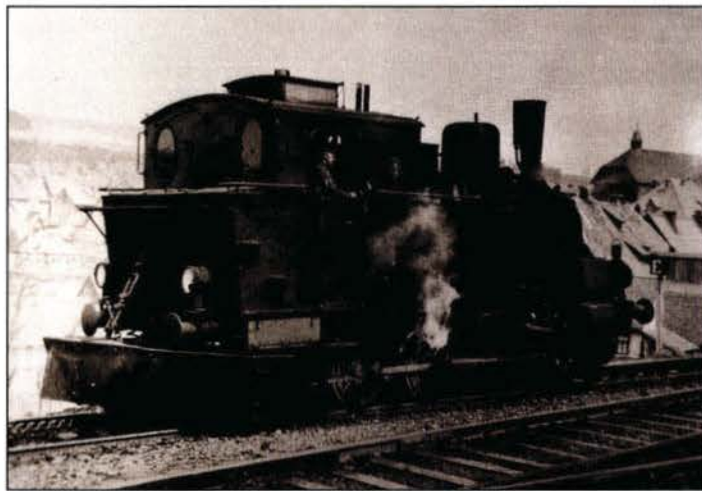
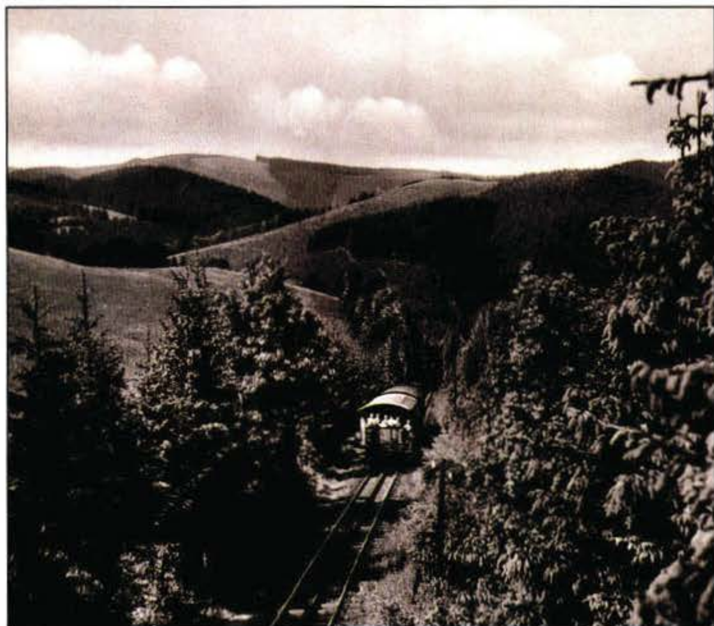

Lokomotive 1 im Stadtbahnhof, rechts das Schild mit dem »E«: »Ende der Zahnstange«

Foto: Sammlung K. Schubert

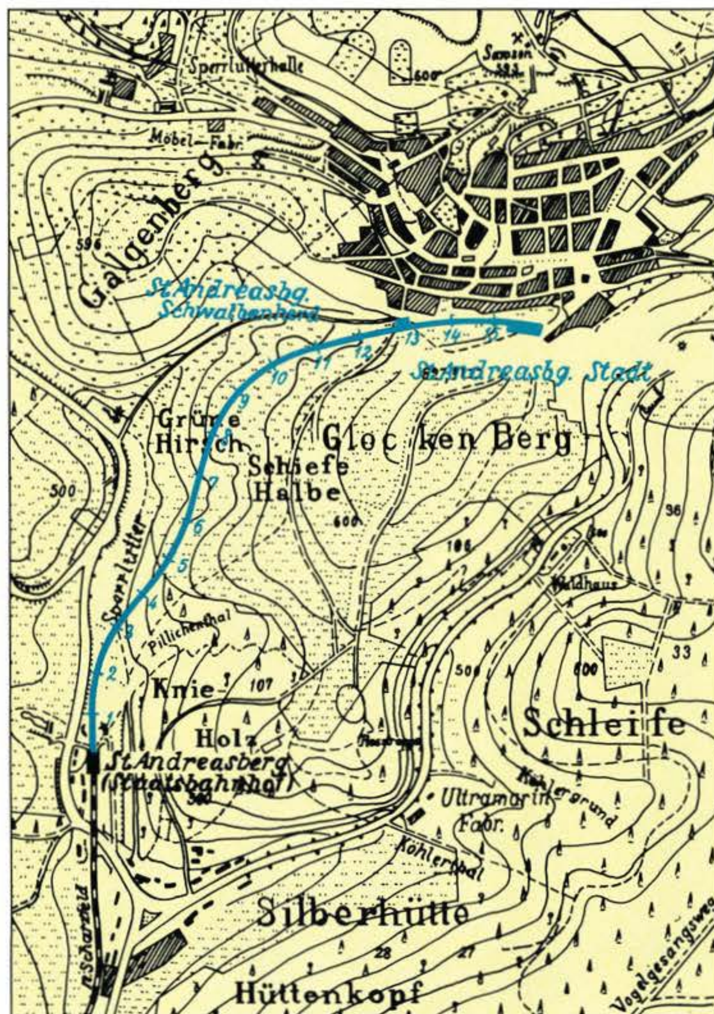
Die Stillegung

In einem Erlaß des niedersächsischen Ministers für Wirtschaft und Verkehr vom 21. März 1955 wurde die Stillegung der Zahnradbahn erstmals aktenkundig gemacht. In der Niederschrift wird erwähnt, daß die Bahn unwirtschaftlich sei, nur geringen Güterverkehr aufweise und der Personenverkehr zum großen Teil bereits mit Bussen durchgeführt werde. Genauere Untersuchungen des Oberbaus hatten darüber hinaus Spurerweiterungen fast auf der gesamten Strecke, schlechte Höhen- und Seitenlagen des Gleises und einseitig abgenutzte Zahnstangen ergeben. Das Geld für eine grund-



Zug auf der Bergfahrt (Postkarte) *Foto: Sammlung K. Schubert*

legende Sanierung des Oberbaus konnte trotz des gewinnträchtigen Kraftverkehrs nicht aufgebracht werden. Als 1958 das Unglück der Zahnradbahn auf dem Drachenfels am Rhein 18 Tote und über 100 Verletzte forderte, wurde bei der St. Andreasberger Eisenbahn das Sicherheitsbewußtsein geschärft. Zudem rechtfertigte das ständig geringer werdende Verkehrsaufkommen keinen langfristigen Bahnbetrieb mehr. Nachdem bereits ab 1. Januar 1959 kein Schienenbetrieb mehr stattfand, soll am 23. April 1959 der allerletzte Zug gefahren sein. Aber erst am 17. August 1959 genehmigte die niedersächsische Regierung, den Bahnbetrieb offiziell einzustellen und die Gleisanlage abzubrechen.



Die Fahrzeuge wurden an Ort und stelle verschrottet. Noch erhalten sind der Lokomotivschuppen und das Bahnhofsgebäude, das heute als Verkehrsamt dient, sowie zwei Brücken über der ehemaligen Strecke. Die Trasse wird jetzt als Rodelbahn benutzt. Den Gedanken, eine Zahnradlokomotive als Denkmal zur Erinnerung an die ehemalige Kleinbahn aufzustellen, hatte man damals noch nicht. Bis zum 30. Mai 1965 existierte die St. Andreasberger Eisenbahn noch als Kraftverkehrsbetrieb. Dann übernahm die Deutsche Bundesbahn den Linienverkehr.

Die Fahrzeuge

Die beiden typengleichen Naßdampflokomotiven lieferte im Jahre 1912 die Lokomotivenfabrik Jung in Jugenthal bei Kirchen an der Sieg mit den Fabriknummern 1780 und 1781. Nach dem System der SLM Winterthur lagen die Zahnradtriebwerke über den Reibungstriebwerken außen an der Maschine und waren im Gegensatz zu den älteren Lokomotiven der HBE daher gut zugänglich. Über ein Zahnradvorgelege mit einer Übersetzung von 2,33:1 wurde das Triebzahnrad angetrieben. So brachte das Niederdrucktriebwerk der Zahnradmaschine bei gleichen Zylinderabmessungen die gleiche Leistung wie das Reibungstriebwerk auf. Die mit den Betriebsnummern 1 und 2 bezeichneten Lokomotiven verfügten über fünf Bremssysteme: eine einseitig auf die drei Lokomotivachsen wirkende Luftdruckbremse System Westinghouse, die auch zum Bremsen der Wagen diente, eine Handhebelbremse als Rangierbremse, eine auf die Vorgelegewelle des Zahnradtriebwerks wirkende Rillenbremse, eine auf ein Bremszahnrad arbeitende Klotzbremse sowie die zur Regulierung der Geschwindigkeit bei der Talfahrt verwendete Rückdruckbremse. Die in den vier Zylindern verdichtete Luft trat mit dem zur Kühlung eingespritzten Wasser aus dem Schalldämpfer am Schornstein aus.

Die Höchstgeschwindigkeit auf der Zahnradstrecke betrug 8 km/h, im Reibungsbetrieb waren 35 km/h zugelassen. Während die Leistung von 320 PS auf der Stammstrecke zur Beförderung der Züge ausreichte, deren zulässige Masse im Laufe der Zeit zwischen 32 und 45 t schwankte, erwiesen sich die Maschinen als Aushilfe bei der Eisenbahn Gittelde – Bad Grund vor den Erzzügen als zu schwach. Da sich der Lokomotivschuppen in St. Andreasberg Stadt befand, wurde eine Lokomotive mit einem Schneepflug am talseitigen Ende ausgerüstet.

Die beiden 1913 von der Hannoverschen Waggonfabrik (HAWA) gelieferten zweiachsigen Personenwagen waren auf der talseitigen Achse mit einem Bremszahnrad versehen und wurden daher als Bergbahnwagen bezeichnet. Wagen Nr. 1 erhielt an einem Ende ein Post-, am anderen Ende ein Gepäckabteil. Wagen Nr. 2 war ein reiner Personenwagen für 70 Personen mit offenen Endplattformen. Für den Stückgutverkehr und zur Beförderung von Skiern hatte die Bahn einen zweiachsigen O-Wagen angeschafft. Mit diesem Fahrzeugpark war die kombinierte Reibungs- und Zahnradbahn während der gesamten Betriebszeit ausgekommen, wurden doch im Güterverkehr die Waggons anderer Bahnverwaltungen übernommen. Gelegentlich rollten auch Personenwagen ohne besondere Bremsvorrichtungen nach St. Andreasberg Stadt.

Klaus Schubert



Foto: K. Schubert

Omnibus des Typs SETRA S140 E S der Deutschen Bundesbahn am 16. Oktober 1983 an der Bahnsteigkante des ehemaligen Stadtbahnhofs. Im Hintergrund der Lokomotivschuppen.

EC 28 »Prinz Eugen«, bespannt mit der 1044 212 der ÖBB, auf der Talfahrt vor der Kulisse von Ratzbach-Zellingen. Beachtlich ist der Langlauf für die Lokomotive.

Rot-grünes Bündnis

Im laufenden Jahresfahrplan treiben`s ÖBB-Fahrzeuge bunt in Mainfrankens Weinbergen

Drei Zugpaare sind es, die den Chronisten zu der in Bayern eher abenteuerlich klingenden Überschrift verleiteten. Zu Tageslichtperioden während der Sommerzeit sind vier Züge rund um Würzburg gut zu beobachten und zu fotografieren.

EC 121 *Johannes Kepler*, Frankfurt–Linz, macht morgens um 7.43 Uhr (Planankunft in Würzburg Hbf) den Anfang. Sein rotes Kleid kontrastiert auf unserem Foto mit der Wein-Edellage Würzburger Stein. Abstecher nach München waren zu TEE-Zeiten neben etlichen Passagen über die Rosenheimer Kurve die einzigen Ausflüge der damals noch rein erstklassigen, blau-weiß-rot lackierten ÖBB-Elektrotriebwagen der Reihe ET 4010 auf deutschen Schienen.

Wien–Köln–Wien weiß das Kursbuch zum Zuglauf der EC 28/29 *Prinz Eugen* zu vermelden. Zwischen Mittagessen und Kaffeetrinken liegen die Würzburger Zeiten günstig: EC 28 fährt um 14.16 Uhr gen Frankfurt, während EC 29 aus der Gegenrichtung plan um 15.43 Uhr ankommt. Wein und Main umrahmen den Zug, dessen Lok der ÖBB-Reihe 1044 oder 1044.2 zwischen Frankfurt und Wien bzw. um-



Mit einem Triebwagen der Baureihe 4010 fahren die ÖBB den EC 121 »Johannes Kepler«.



EC 129 »Anton Bruckner« an der Main-Staustufe bei Thüngersheim mit der ÖBB 1044 213.

gekehrt einen veritablen Langlauf absolviert.

Anton Bruckner – EC 129 (Hamburg-Altona – Linz) – schließt mit seiner Planankunft in Würzburg Hbf um 17.43 Uhr die Parade sommerzeitlich fotografierbarer Austria-Gäste in Mainfranken ab. Angenehm wärmend der Gedanke, daß es bald wieder so weit ist.

Im übrigen sind die Lokomotiven der ÖBB-Reihe 1044 bei einer Leistung von 5600 kW (7616 PS) für 160 km/h Höchstgeschwindigkeit übersetzt. Die neue Lackierung in den offiziellen Farbtönen verkehrsrot, achatgrau und umbragrau löst mehr und mehr den »Jaffa-Look« mit dominierendem Blutorange, schmalem elfenbeinfarbenem Streifen und umbragrauer Schürze ab.

Dieses rot-grüne Bündnis könnte Signalwirkung auch auf Modellbahner haben, denen Rocos 1044 (nebst den schönen 1:87-ÖBB-IC-Wagen) ins Auge sticht: Was dem Vorbild recht ist, sollte auch dem HaNuller nicht zu bunt werden. Schließlich waren wir alle mehr oder weniger insgeheim schon immer davon überzeugt: Auf das schicke dunkelorange Design der ÖBB-Lokomotiven und Wagen müssen die armen IC-roten DB-Fahrzeuge eigentlich ziemlich neidisch sein...

kdb



Bergwärts. Der EC 29 »Prinz Eugen« bei Thüngersheim war am 12. September 1991 mit der ÖBB-Lokomotive 1044 256 bespannt.

LOWA- Schmalspurloks in Albanien

Ursprünglich vom Hafen Vlora ausgehend, endet der Güterverkehr der heute etwa 23 km langen 600-mm-Bahn an einem Paß nahe der Stadt Vlora. Der Scheiteltunnel und etwa 7 km Gleis in Richtung Vlora waren 1985 noch vorhanden und wurden vermutlich nur noch für Personalfahrten genutzt. Die der Staatsbahn unterstehende Schmalspurbahn transportiert in offenen vierachsigen Güterwagen Asphalt von der Abbaustelle Selenice nach Vlora. Hier wird die Ladung auf Lastkraftwagen umgeschlagen.

Am heutigen Endpunkt waren Ende August 1985 folgende Triebfahrzeuge vorhanden: Zwei große Diesellokomotiven mit den Nummern 458 und 459, Fabrikat vermutlich LKM Babelsberg, Motoren Buckau-Wolf, zwei abgestellte schwedische Diesellokomotiven und eine Dampflok mit der Nummer 02, Bn2t, LKM, Fabrik-Nummern 27081/1953 und 127091/1954. (An der Lok befanden sich tatsächlich zwei verschiedene Fabrikschilder.)

Am Endpunkt der Bahn in Selenice oder Babice (auch hier gab es unterschiedliche Angaben) sollen sich 1985 noch weitere Dampflokomotiven befunden haben. Eine Reise dorthin war aus »Sicherheitsgründen« leider nicht möglich.

Auf dem Bahnhofsgelände existiert Gleismaterial mit 80 mm Schienenhöhe, auf der Strecke mit 100 mm. Der Schwellenabstand beträgt 60 bis 70 cm. Die Züge werden handgebremst. Bei den Albanischen Eisenbahnen (Regelspur) sind viele Signalanlagen aus der ehemaligen DDR-Produktion zu sehen. Sehr reizvoll ist hier der Kontrast mit den Personenwagen aus China. Nach Aussage der Eisenbahner wurde Bahnmaterial mit der DDR immer gegen Tabak getauscht (siehe auch Beitrag in MEB 2/91).

Text und Fotos: J. Seidel, Köln



LOWA-Dampflok aus dem LKM Babelsberg mit zwei verschiedenen Fabrikschildern.



Diesellok, Fabrikat Babelsberg (?) am 31. August 1985 auf der Strecke. Die Lok hat ein Schild mit der Aufschrift »Maximale Geschwindigkeit 25 km/h«.

■ Dampflokseminare bietet die DR vom 9. bis 16. Mai, vom 23. bis 30. Mai und vom 13. bis 20. Juni 1992 in den Bw Berlin-Schöneweide und Cottbus an. Sie enden mit der formlosen Heizerprüfung. Für Fortgeschrittene gibt es vom 7. bis 18. September und vom 12. bis 23. Oktober 1992 Aufbaulehrgänge, die mit der Prüfung zum »Ehrenlokführer« (Baureihe 52) enden. *DR-S*

■ US-Präsident Bush hat Andrew Card (44) zum **neuen Verkehrsminister** der Vereinigten Staaten berufen. Card war zuletzt stellvertretender Stabschef im Weißen Haus. Er löst Samuel Skinner ab, der Stabschef des Präsidenten wurde.

■ Im Münchner Hauptbahnhof wurde neben dem Reisezentrum nun auch ein **Selbstbedienungscenter** mit sieben Fahrscheinautomaten eingerichtet. Dieses Center bietet Reisenden des Nah- und Regionalverkehrs die Möglichkeit, gegen Münzen und Banknoten zu 10 und 20 Mark Fahrscheine bis zu 100 Kilometer und alle ab München eingeführten Sonderrückfahrkarten zu den Tagesausflugzielen schnell und problemlos zu erwerben. in Kürze sollen auch Fernfahrkarten bis 100 Mark im neuen Selbstbedienungscenter gelöst werden können.

■ Die Bahnverbindung **zwischen Berlin und Wien** über Prag wird ab Sommerfahrplan um nahezu anderthalb Stunden **schneller**. Der hier seit Jahrzehnten verkehrende Vindobona wird zwischen Prag und Wien seine bisherige Fahrstrecke über die ehemalige Franz-Josephsbahn verlassen und die längere, aber schnellere und durchgehend elektrifizierte Nordbahn benutzen. Dadurch erreicht er in Prag nicht mehr den Hauptbahnhof, sondern die abseits gelegene Station Prag-Holešovice. Auf dem weiteren Weg nach Österreich fährt er nicht mehr über Tabor und Gmünd, sondern über Brünn, Breclav und Hohenau nach Wien Nord und durch die Stadt zum Südbahnhof. Die Fahrzeitverkürzungen betragen in Süd- 88 und in Nordrichtung 85 Minuten.

■ Das Land Baden-Württemberg will mit der Bundesbahn ein **Elektrifizierungsprogramm über 432 km** mit einem kräftigen Zuschuß aus dem Landesetat abschließen. Es betrifft die Strecken Heilbronn–Schwäbisch-Hall–Hessental, Ulm–Friedrichshafen, Basel–Schaffhausen, Radolfzell– Lindau, Breisach–Freiburg, Neustadt-Donaueschingen und Villingen–Rottweil. Durch die Elektrifizierung der drei letztgenannten Abschnitte soll unter Einbeziehung der Höllentalbahn Freiburg–Neustadt und der Schwarzwaldbahn Donaueschingen–Villingen eine durchgehende CityBahn-Verbindung möglich werden. *rrr*

■ **Finnlands Hochgeschwindigkeitszug** wird der Pendolino von Fiat Ferroviari sein. Geplant ist er als sechsteilige Garnitur mit vier angetriebenen Wagen für 1520 mm Breitspur und 25 kV/ 50 Hz. Zunächst sollen zwei Züge in Finnland getestet werden; für weitere 23 Züge besteht eine Option. Die Kosten je Zug sind auf umgerechnet knapp 26 Millionen DM veranschlagt. Der erste der beiden Prototypen soll im Sommer, der andere im Herbst 1994 ausgeliefert werden; danach beginnen die Erprobungen. Ein Versuchseinsatz ist ab Sommer 1995 geplant. Die Züge werden für 200 km/h ausgelegt. Die Reisezeit auf der Strecke Helsinki – Tukuru soll damit von heute 127 Minuten auf 79 Minuten sinken; auch Tampere kann 37 Minuten schneller erreicht werden. Wenn sich die Erwartungen erfüllen, sollen jährlich zwei bis vier Züge beschafft werden. In den Auftrag mußte Fiat das finnische Unternehmen Oy Transtech Ab einbinden. *rrr*

■ Der **Zugverkehr nach Jugoslawien** aus der Schweiz, Deutschland und Österreich über den herkömmlichen Laufweg Jesenice– Beograd ist zur Zeit nicht möglich. Für den Sommerfahrplan 1992 sind als Kompromiß täglich zwei Zugpaare über die Umleitungsstrecke Wien– Budapest vereinbart: D 211/210 »Attika" zwischen München und Athen ohne Bedienung Jugoslawiens sowie D 293/292 »Skopje–Istanbul–Express« zwischen München und Istanbul mit Kurswagen nach Beograd und Skopje. *dbp*

■ Die DR will 1992 15 elektrische Lokomotiven der Baureihe 112 (160 km/h) und für die Berliner S-Bahn 50 Viertelzüge der Baureihe 485 (ex 270) sowie 15 Viertelzüge der Baureihe 480 beschaffen. Dem Reisezugwagenpark sollen 100 Doppelstockwagen mit Wendezugsteuereinrichtung und 252 Inter-Regio-Wagen, dem Güterwagenpark 1250 Schiebewandwagen, 380 Stahltransporter und 270 offene Wagen zugeführt werden. Die Investitionssumme beträgt 1,3 Milliarden Mark.. *DR-S*

■ Auf 32 Prozent soll das elektrisch betriebene Streckennetz der Deutschen Reichsbahn zum Ende des Jahres ansteigen. Dazu werden 292 km unter Spannung genommen. Somit erhöht sich die Gesamtfahrzeugdrahtlänge auf 4140 Streckenkilometer. *rrr*

■ Das Referendum gegen den Bau zweier **neuer Eisenbahntunnel in der Schweiz** ist nicht zustandegekommen. Geplant ist, zwischen den Kantonen Bern und Wallis im Verlauf der Lötschberglinie einen Basistunnel zu errichten, der durch die beiden Röhren des bereits bestehenden Simplontunnels seine Fortsetzung nach Italien findet. Um einige Jahre versetzt wird dann auf der Gotthardlinie ein Basistunnel gebaut, der die Kantone Uri und Tessin verknüpft und über Chiasso nach Italien führt. Mit den beiden Tunneln sollen Kapazitäten geschaffen werden, um den Schwerverkehr auf der Schiene zu bewältigen; Lastwagen sollen die Schweiz nur bis 28 t Gesamtgewicht tagsüber durchfahren dürfen. *rrr*

Über 30 Dampflokomotiven



Mit einem stolzen Bestand von über 30 Lokomotiven hat sich das auf rheinland-pfälzischem Boden gelegene »Dampflok-Museum Hermeskeil« zu einer der größten privaten Lokomotiv-Herbergen in Europa entwickelt.
Die jüngsten Neuzugänge, 20 Lokomotiven der Deutschen Reichsbahn, gelangten zum Jahresende 1991 in zwei Lokzügen von Cottbus per Schlepp in ihre neue Heimat. Zu den bereits vorhandenen Lokomotiven 01204 (DR), 44434 (DB), 50607(DB), 501446 (DB), 50 1832 (DB), 503014 (DR), 521423 (DR), 522093 (DR), zwei Werkloks und einem Schienenbus der BR 789 kamen jetzt hinzu:
22066, 41 1025, 41 1137 (ex Staßfurt), 44 1040 (ex Dorndorf), 44 1106 (ex Cottbus), 44 1251, 44 1412, 44 1527 (ex Guben), 44 2177 (ex Dorndorf), 44 2196, 44 2264 (ex Guben), 44 2635 (Dorndorf), 50 3553, 50 3663 (ex Staßfurt, 52 1162 (ex Wustermark), 52 6721 (ex Luckau), 52 8090, 52 8113, 52 8197 (ex Cottbus) und 58 1616 (ex Röblingen).
Für Bernd Falz, dem Besitzer des Hermeskeiler Museums, war beim Einkauf der Zustand der Maschinen nicht von so großer Bedeutung. Es ging ihm vor allem um das Retten vor dem Schneidbrenner. Auf dem inzwischen optisch überfüllten Freigelände - nur sechs Maschinen finden im Ringlokschuppen Platz - soll in absehbarer Zeit eine überdachte Stahlkonstruktion entstehen, die weitere 16 Fahrzeuge vor Witterungseinflüssen schützt. Offiziell ist das Museum an Wochenenden geöffnet. Auf dem Bild: 52 6721, zuletzt in Luckau abgestellt.

Text und Foto: R. Schedler, Merchweiler

Technikdenkmal



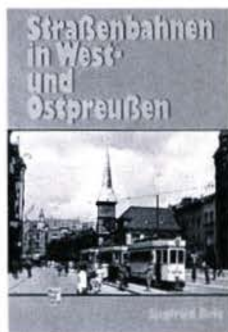
Die DB-Lokomotive 182001-8 soll der Nachwelt als Denkmal erhalten bleiben. 1960 gebaut und als E 320 01 für den grenzüberschreitenden Verkehr mit Frankreich gedacht, erhielt sie elektrische Ausrüstungen für die unterschiedlichen Stromsysteme beider Bahnverwaltungen. In den 70er Jahren wurde sie aufs Abstellgleis gefahren. 1977 übernahm die Herstellerfirma AEG das Fahrzeug für Versuchszwecke. Doch am 30. November 1989 hatte der Einzelgänger endgültig seine Schuldigkeit getan und wurde zunächst im AW München-Freimann abgestellt. Von dort kam die Lokomotive kürzlich zum Stützpunkt Siersheim des Bw Koblenz, wo sie von einer Freizeitgruppe des Bundes-Sozialwerkes gepflegt und der Nachwelt erhalten bleiben soll.

Text und Foto: R.R. Rossberg, Murnau

Mit der Eisenbahn unterwegs ...



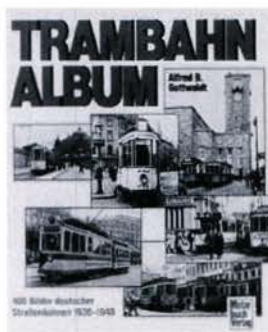
Werner Walz
Die Eisenbahn in Baden-Württemberg
Der Autor beschreibt, wie sich die Bahn trotz politischer Widerstände durchsetzte, welche Bahnhöfe, Brücken und Tunnel gebaut wurden und wie sie sich veränderten.
198 Seiten, 110 Abb., gebunden
39,– Bestell-Nr. **10716**



Siegfried Bufe
Straßenbahnen in West- und Ostpreußen
Eine Darstellung der Straßenbahnen von Bromberg bis Königsberg bis zum Jahr 1945 in Dokumenten, Berichten, Fotos und Streckenplänen.
160 Seiten, 256 Abb., gebunden
38,– Bestell-Nr. **01082**



Alfred B. Gottwaldt
Das große Berliner Eisenbahn-Album 1838 bis heute
Die besonders faszinierenden Kapitel der Entwicklungsgeschichte der hauptsächlichen Eisenbahn werden noch einmal lebendig.
376 Seiten, 500 Abb., 25 farbig, gebunden
79,– Bestell-Nr. **01179**



Alfred B. Gottwaldt
Trambahn-Album
Rund 400 historische, aussagestarke Trambahn-Fotos, zwischen 1930 und 1940 von einem begeisterten „Straßenbahner" direkt „vor Ort" fotografiert und gesammelt.
272 Seiten, 382 Abb., gebunden
58,– Bestell-Nr. **01296**



Wolfgang Fiegenbaum/Wolfgang Klee
Abschied von der Schiene 1986–1990 (Band 2)
Alte Bahnstrecken in Deutschland zwischen Erzgebirge, Ostsee und Alpen sowie die Gründe für ihre Stillegung in Wort und Bild.
208 Seiten, 224 Abb., 24 farbig, gebunden
59,– Bestell-Nr. **01417**



Walter Grüber/Wolfgang Beyer
Eisenbahnreviere
Thüringer Wald
Wissenswertes und Interessantes – versehen mit touristischen Tips –von der Eisenbahn im Thüringer Wald.
152 Seiten, 125 Abb., 25 farbig, gebunden
39,– Bestell-Nr. **70714**



Gerhard Zieglgänsberger/Hans Röper/Werner Steinke
Eisenbahnreviere
Harz
Rund 130 historische und aktuelle Abbildungen ergänzen die Streckendarstellungen rund um und quer durch den Harz.
ca. 144 Seiten, ca 135 Abb., ca. 25 farbig, gebunden
ca. **39,80** Bestell-Nr. **70738**
ET: etwa März



Hans Röper/Gerhard Zieglgänsberger
transpress Verkehrsgeschichte
Die Selketalbahn
Ausgehend von der Geschichte der „Gernrode-Harzgerode Eisenbahn" wird die Entwicklung der Selketalbahn geschildert.
160 Seiten, 228 Abb., broschiert
22,– Bestell-Nr. **70734**



Lothar Schultz
transpress Verkehrsgeschichte
Eisenbahnen in Mecklenburg
Das typisch mecklenburgische Erscheinungsbild der Eisenbahn und wie es entstand werden dem Leser einfühlsam nahegebracht.
ca. 160 Seiten, ca. 212 Abb., broschiert
ca. **29,80** Bestell-Nr. **70732**
ET: etwa Februar



Erich Preuß
transpress Verkehrsgeschichte
Die Spreewaldbahn
Um die 1970 stillgelegte und abgebaute Spreewaldbahn rankt sich diese Neubearbeitung, die textlich neu gefaßt und mit Fotos angereichert wurde.
ca. 112 Seiten, ca. 120 Abb., broschiert
ca. **24,80** Bestell-Nr. **70737**
ET: etwa Februar



Die Leipzig-Dresdner Eisenbahn
Anfänge und Gegenwart einer 150jährigen
Der Sammelband würdigt die Vorgeschichte, den Bau der Trasse, die Hoch- und Kunstbauten sowie den Fahrzeugbau für die Bahn.
232 Seiten, 330 Abb., 33 farbig, gebunden
49,– Bestell-Nr. **70354**

BESTELL-COUPON

Anzahl	Best.-Nr.	Kurztitel	Preis

ME 3/92 Alle Preise in DM

Bitte senden Sie Ihre Bestellung an:
tp MEDIEN SERVICE
Postfach 1235, O-1086 Berlin

Lieferbedingungen:
Die gelieferten Bücher u. ä. bleiben bis zur endgültigen Bezahlung unser Eigentum.
Versandkostenanteil Inland DM 4,50; ab Bestellwert DM 80,— porto- und verpackungsfrei; europäisches Ausland DM 6,50 (nur Nachnahme).

Außerdem bitte ich um regelmäßige Informationen über (ankreuzen)

- ❐ Eisenbahn
- ❐ Maritim
- ❐ Luftfahrt
- ❐ Auto/Motorrad
- ❐ Waffen
- ❐ Abenteuer/Survival
- ❐ Zeitgeschichte

Name
Straße
PLZ/Ort
Datum
Unterschrift

Umgesetzte Straßenbahnfahrzeuge im Jahre 1991

Diese Zusammenstellung berücksichtigt nur die Betriebe in den neuen Bundesländern und Berlin.

Von	Wagen-Nr.	Typ	nach	Wagen-Nr.	Bemerkungen
Stuttgart	496	GT4	Halle	860	
Stuttgart	500, 502	GT4	Halle	862, 863	
Stuttgart	503, 504	GT4	Halle	864, 865	
Stuttgart	507–513	GT4	Halle	866–872	
Stuttgart	515–518	GT4	Halle	873–876	
Stuttgart	701, 721	GT4	Halle	877, 878	
Stuttgart	731, 737	GT4	Halle	879, 880	
Stuttgart	739, 740	GT4	Halle	881, 882	
Stuttgart	742–744	GT4	Halle	884–886	
Brandenburg	333		Halle	158	1)
Erfurt	544, 546	KT4D	Cottbus	66, 67	
Erfurt	547, 550	KT4D	Cottbus	68, 69	
Erfurt	551, 554	KT4D	Cottbus	70, 71	
Erfurt	555	KT4D	Cottbus	72	
Erfurt	1106, 1111	M8C	Essen	1106, 1111	2)
Naumburg	26	ET54	Gera	zur Verschrottung	
Gera	131	ET50	Naumburg	27	
Gera	136	ET54	Naumburg	28	
Gera	103	ET57	Frankfurt (O.)	AT	
Cottbus	75 II	T2D	Halberstadt	50	
Cottbus	165	T2-64	Halberstadt	49	
Cottbus	143	B2-64	Halberstadt	66	
Cottbus	145	B2-64	Halberstadt	67	
Cottbus	176	B 57	Halberstadt	65	
Cottbus	96	T 57	Jena		3)
Essen	92		Erfurt	92	2)
Bremen	LW 1		Rostock		4)
Mannheim	396, 442	GT6	Gotha	396, 442	
Mannheim	401, 408	GT6	Gotha	401, 408	5)
Mannheim	412, 443	GT6	Gotha	412, 443	5)
Bielefeld	804	GT8	Brandenburg	804	
Berlin	3434	T 33	Amsterdam	3434	6)
Weert/NL	339	B 24	Berlin	339	7)
Kassel	458	6NGTW	Rostock	458	2)
Bremen	801	GT6N	Magdeburg	801	2)
Bremen	801	GT6N	Berlin	801	2)
Chemnitz	140	S79/2	Oslo	140	Rückgabe
Stuttgart	520, 527	GT4	Nordhausen	73, 71	
Stuttgart	522–524	GT4	Nordhausen	78, 79, 74	
Stuttgart	543	GT4	Nordhausen		Ersatzt. sp.
Stuttgart	544, 576	GT4	Nordhausen	72, 77	
Stuttgart	577, 578	GT4	Nordhausen	80, 76	
Stuttgart	738	GT4	Nordhausen	75	
Stuttgart	489, 673	GT4	Nordhausen		5)
Stuttgart	719	GT4	Halberstadt		5)

1) zu Hist. Fahrschul-Tw.
2) Umsetzungen leihweise
3) Wg.-Nr. noch nicht bekannt
4) zur Aufarbeitung als Hist.-Tw. für Bremen in Rostock
5) 1991 nicht im Einsatz
6) in Straßenbahnmuseum
7) als Hist.-Bw. vorgesehen

V. Vondran, Gera

Neuer Doppelstockwagen von ARS



Am 18. Oktober 1991 präsentierte die Altmann Rail Service GmbH einen Doppelstockwagen für den Transport von Kraftfahrzeugen. Das von der Altmann-Spedition entwickelte Fahrzeug wird vom Waggonbau Niesky in Sachsen produziert. In den geschlossenen ARS-Doppelstockwagen werden die Fahrzeuge ohne Konservierung und damit umweltfreundlich transportiert. Die Rundumverkleidung bietet maximalen Schutz vor Transportschäden und Einbruch. Durch die nach oben klappbaren Seitenwände lassen sich die Beladezeiten erheblich verkürzen. Die den RIV-Normen angepaßten sowie zollverschlußfähigen Wagen können auf allen europäischen Bahnen eingesetzt werden.

Die ersten 100 in Sachsen hergestellten Spezialfahrzeuge sollen in den nächsten Wochen ausgeliefert werden.

Foto: ARS; Text: Petereit, Köln

Geld regiert die Welt



Die nicht zu den Traditionsfahrzeugen der DR gehörende Lokomotive 03 0090 wurde über viele Jahre hinweg von Eisenbahnfreunden des Bw Stralsund gepflegt und vor einiger Zeit in Saßnitz sorgfältig untergestellt (MEB berichtete im Heft 11/91 auf Seite 21). Letztmalig im September 1991 während eines Bahnhofsfestes in Putbus auf Rügen der Öffentlichkeit präsentiert, soll die Maschine nun für 600000 DM an einen österreichischen Interessenten verkauft werden. Und die Moral der Geschichte: Hätten die Stralsunder Eisenbahnfreunde diese Lokomotive nicht in ihrer Freizeit auf Vordermann gebracht und stets sorgfältig gepflegt, wäre sie längst verschrottet. Daß die Stralsunder Freunde nunmehr sehr verärgert sind, ist mehr als verständlich – Geld regiert eben die Welt!

MEB; Foto: W. Krentzien, Saßnitz

Ferrobus nach Tarabuco



Während einer Urlaubsreise nach Bolivien besuchte ich das kleine Dorf Tarabuco in der Nähe von Sucre. Jeden Sonntagmorgen fährt ein »Ferrobus« vom Bahnhof Sucre in das 70 km entfernte Dorf Tarabuco, um Einheimische und Touristen zum Markt zu bringen. Um die kleine Steigung hinter der Station zu bezwingen, mußte der Fahrer dreimal Anlauf nehmen. Als Anerkennung klatschten alle Fahrgäste Beifall. Auf der Fahrt durch die Stadt stiegen immer wieder Reisende zu; man nimmt es nicht so genau mit den Haltestellen. Ein- und Aussteigen kann man dort, wo man möchte. Die meterspurige Strecke nach Tarabuco ist eingleisig. Da sie nur einmal wöchentlich befahren wird, dient sie hauptsächlich als Geh-und Radweg. Nicht selten mußte der Triebfahrzeugführer auf dem Gleis stehende Esel oder Schafe durch kräftiges Hupen verscheuchen. Nach Ankunft in Tarabuco vereinbarten die Fahrgäste mit dem Fahrer die Rückfahrt - einen offiziellen Fahrplan gibt es nicht.

Da mehr Fahrgäste zurück wollten, als der Schienenbus Plätze hatte, stiegen einige Bahnfahrer aufs Dach.

Text und Foto: Bettina Stirl, Berlin

Otto Arndt verstorben



Otto Arndt, von 1970 bis 1989 Minister für Verkehrswesen der DDR, ist am 3. Februar 1992 in Berlin einem Hirnschlag erlegen. Arndt, 1920 geboren, entstammte einer Eisenbahnerfamilie aus Aschersleben und begann nach dem Krieg von der Pike auf den Betriebs- und Verkehrsdienst zu erlernen. Nach Studium und Vizepräsidentschaft in Magdeburg ging er nach dem Mauerbau als Präsident in die Rbd Berlin und ab 1964 als stellvertretender Minister ins Ministerium für Verkehrswesen. 1974 wurde er Mitglied des Zentralkomitees der SED.

Im Juli 1984 war Otto Arndt der erste Verkehrsminister der DDR, der offiziell nach Bonn reiste und damit den Honecker-Besuch (1987) vorbereitete. Mit Verkehrsminister Dollinger vereinbarte er den Beginn der Messe-Linienflüge der Lufthansa zwischen Frankfurt (Main) und Leipzig.

Beide führten auch einen ersten Meinungsaustausch über eine InterCity-Verbindung zwischen der Bundesrepublik und West-Berlin. Die dafür notwendig gehaltene und damals als nicht finanzierbar deklarierte Elektrifizierung der Strecke Marienborn–Potsdam wurde bald danach in Expertengesprächen erneut beraten und endete 1988 in dem Beschluß, von Hannover über Oebisfelde–Stendal–Staaken eine Höchstgeschwindigkeitstrasse für den ICE zu bauen. *F.B.*

■ Als Ergänzung des bestehenden Umschlagbahnhofs für den Kombinierten Verkehr in Hannover-Linden nahm die DB eine zusätzliche **Umschlaganlage in Hannover-Linden Hafen in Betrieb**. Dort können täglich mehr als 100 Container, Wechselbehälter oder Sattelanhänger für den Übersee-Verkehr abgefertigt werden. Auch je ein Zugpaar Österreich und ein Zugpaar Verona für alle Ladeeinheiten des Kombinierten Verkehrs werden dort be- und entladen. Die für 7,3 Mill. Mark von den Städtischen Häfen Hannover erbaute Umschlaganlage wurde an die Deutsche Bundesbahn als Betreiber vermietet. Die Ergänzungsanlage ist mit zwei mobilen Umschlaggeräten für Container, Wechselbehälter und Sattelanhänger ausgestattet. Die Lagerkapazität beträgt etwa 120 Container und 40 Wechselbehälter oder Sattelanhänger. *DvH*

■ DB-Chef Heinz Dürr und Niedersachsens Verkehrsminister Dr. Peter Fischer unterzeichneten am 5. November 1991 in Hannover für die Deutsche Bundesbahn und die Elbe-Weser GmbH (EVB), eine überwiegend im Besitz des Landes Niedersachsen befindliche NE-Bahn, einen Vertrag über den **Verkauf von 159 km Strecken im norddeutschen Elbe-Weser-Dreieck**. Die Strecken Bremerhaven/Wulfsdorf–Hollenstedt, Hesedorf–Stade, Rotenburg(Wümme)–Bremervörde, Rotenburg (Wümme)-Brockel gehen damit für den symbolischen Preis von einer Mark an die EVB. Der Vertrag sieht vor, daß die EVB ab September 1992 die bisher von der Bundesbahn bedienten Strecken in eigener Regie betreibt. Gleichzeitig wird die EVB mit der gleichfalls privaten, 14 km langen Buxtehuder-Hersfelder Eisenbahn (BHE) fusionieren. Damit wird das Netz der EVB mit den Strecken Wilstedt–Zeven–Tostedt (64 km) und Bremervörde–Osterholz-Scharnbeck (48 km) von derzeit 112 auf beinahe 300 Kilometer anwachsen. Die für einen reibungslosen Bahnverker notwendigen Investitionen wird die Deutsche Bundesbahn durch eine Starthilfe von insgesamt 20,8 Mill. DM unterstützen. *DvH*

■ Die Anfang August 1991 im Bw Seelze bei Hannover beheimateten drei Lokomotiven der Baureihe 112 der DR haben ihren Probeeinsatz im IC-Betrieb zwischen Hannover und Oldenburg bzw. Bremerhaven nach über 60 000 km zufriedenstellend absolviert. Sie kehrten Anfang Dezember ins Herstellerwerk LEW Hennigsdorf zurück. Nach einer gründlichen Inspektion werden sie in wenigen Wochen wieder von Hannover aus die IC »Weser-City« und »Oldenburg-City« befördern; der Versuchseinsatz ist bis Ende Mai verlängert worden. Danach wird ein Großteil der inzwischen ausgelieferten 35 Lokomotiven auf der neuen IC-Linie Berlin–Dresden eingesetzt. Ob zu diesem Zeitpunkt auch im IC-Dienst von Hannover aus die altersschwachen 113 der DB durch Lokomotiven der Baureihe 112 ersetzt werden, ist noch ungewiß. *JH*

■ In den **Niederlanden** ist der **Eisenbahnverkehr** im Jahre 1991 um 24 % gestiegen. Damit wurde das erst für 1995 erwartete Ergebnis bereits jetzt erreicht. Der Autoverkehr hat nur um 15 % zugenommen; erwartet hatten die Verkehrsexperten 18 %. Daher hat die niederländische Regierung kürzlich 232 Mill. Gulden für die Modernisierung der Eisenbahn bereitgestellt. Im September 1991 wurden die ersten der 258 bei Talbot in Aachen bestellten Doppelstocknahverkehrswagen geliefert. Bis Anfang 1994 kommen wöchentlich zwei solcher Wagen aus Aachen hinzu. *J.H.B.*

■ Die millionste Tonne **Flüssigeisen** von Duisburg nach Gelsenkirchen wurde am 6. November 1991 mit einem Sonderzug transportiert. Ausnahmsweise fuhr die 216036 mit einem Gesellschafts- und Sitzwagen für geladene Gäste bis in das Stahlwerk der Thyssen Stahl AG in Duisburg-Hamborn, um dort den Torpedopfannwagen für das Gußstahlwerk Schalker Verein in Gelsenkirchen zu übernehmen. 1982 war dort der letzte Hochofen stillgelegt worden. Seitdem wird das 1400⁰ C heiße Roheisen auf der Schiene von Duisburg herangeschafft. Auf der 40 km langen Fahrt beträgt der Temperaturverlust lediglich 25⁰ C. *J.G.*

■ Den Weg ins Altmetall ging im Dezember 1991 die frühere **DR E 04 05**. Längere Zeit im Bahnbetriebswagenwerk Dresden abgestellt, wurde sie nun **ausgeschlachtet**, wobei noch funktionsfähige Teile der elektrischen Ausrüstung als Trafostation zum Vorheizen von Reisezugwagen weiter genutzt werden. Andere Teile, u. a. den Hauptschalter, erhält das Raw Dessau als Ersatzteile für die Aufarbeitung von Traditions- und Museumslokomotiven.

■ Die beiden **Fährlinien** über die Ostsee nach Dänemark - die Vogelfluglinie der DB über Puttgarden und die Route Warnemünde-Gedser der DR-stehen seit dem 1. Januar 1992 unter der Leitung der Bundesbahndirektion Hamburg. *DR-S*

■ **American Express Cards** nimmt die MITROPA ab Sommerfahrplan in ausgewählten Speisewagen zur Bezahlung entgegen. Darüber hinaus besteht in allen MITROPA-Speisewagen die Möglichkeit, Rechnungen bis 400 Mark mit Eurocheques zu begleichen. In allen Speisewagen der DSG kann mit Eurocard, Visa- oder Diners Club-Kreditkarten bezahlt werden. *DR-S*

■ Für Nachttramper setzt die DR bisherige Liegewagen ein, die ohne Betreuer fahren und in denen kein Bettzeug gereicht wird. Der Platz kostet 6 DM. Die Nachttramper-Wagen (bei der DB bereits üblich) verkehren im Sommerplan zwischen Leipzig und Binz sowie zwischen Erfurt und Binz. *DR-S*

■ Am 19. September 1992 wird die **Strecke Leipzig Bayer. Bahnhof – Altenburg 150 Jahre** alt. Der erste Zug wurde von der Lokomotive SAXONIA gezogen. 92 km Gleise mußten verlegt werden, und zwei große Brücken entstanden über den Mühlgraben in Connewitz (153 m Länge) und die Pleiße bei Raschwitz (221 m Länge).
Anläßlich des Jubiläums findet am 19. und 20. September 1992 ein großes Bahnhofsfest mit Fahrzeugausstellungen und Sonderfahrten statt. Bis dahin erhält das denkmalgeschützte Altenburger Bahnhofsgebäude ein völlig neues Gesicht. Gebaut wird außerdem eine neue Fußgängerbrücke für 3 Mill. Mark, die über das Bahnhofsareal führt. Das Bauwerk bekommt erstmalig in Deutschland einen elektrischen Aufzug für Rollstühle und Kinderwagen. *Hl.*

■ Am 19. Dezember 1991 konstituierte sich der Aufsichtsrat der **Harzer Schmalspurbahnen in Wernigerode.** Mit der Übernahme des Schmalspurnetzes durch die Gesellschaft - sie war ursprünglich für den 1. Januar 1992 vorgesehen - wird erst im Verlauf dieses Jahres gerechnet. Vorsitzender des Aufsichtsrates wurde der Wernigeroder Oberkreisdirektor Dr. Ermrich. Neben den an der Bahn liegenden Kommunen sind auch die Länder Sachsen-Anhalt und Thüringen vertreten. Einstimmiges Ziel des Aufsichtsrates ist der Erhalt des gesamten Schmalspurnetzes, also auch der Selketalbahn. Der Aufsichtsrat bestellte als künftige Geschäftsführer den bisherigen Geschäftsführer der Kahlgrund-Verkehrs-GmbH, Lutz-Joachim Bartsch, sowie Jörg Bauer von der Deutschen Reichsbahn als Hauptabteilungsleiter Betrieb und Verkehr.
Um den Reiseverkehr auf den Brocken in der Saison aufnehmen zu können, wurden in Perleberg weitere Modernisierungswagen, die auf alten Güterwagengestellen entstehen, in Auftrag gegeben. *DvH*

■ Für die schmalspurige **Mariazellerbahn** von St. Pölten in Niederösterreich nach Mariazell in der Steiermark haben die ÖBB. bei Simmering-Graz-Pauker in Graz drei **neue Triebwagen** der Reihe 340.90, einen Steuerwagen 360.90 und drei Zwischenwagen 370.90 bestellt. Ab Februar 1994 sollen diese Fahrzeuge zur Verfügung stehen. Auf der seit 1991 elektrisch betriebenen Mariazellerbahn sind bis heute Lokomotiven aus der Anfangszeit in Betrieb. Die neuen Triebwagen sollen Entlastung bringen.
Im Sommer 1992 verkehren außerdem einige Dampfsonderzüge auf dieser 760-mm-spurigen Bahn. Dafür steht die aus dem Waldviertel stammende Lokomotive 399.06 zur Verfügung. Die Fahrten werden zu Pfingsten beginnen. Auf der vor einigen Jahren stillgelegten Zweigbahn zum Gußwerk soll der Güterverkehr wieder aufgenommen werden. Da die Gleise noch vorhanden sind, wird auch nicht ausgeschlossen, hier den dampflokgeführten Sonderzug verkehren zu lassen. *rrr*

■ Vor 125 Jahren verstarb der berühmte **Lokomotivbauer Emil Kessler.** Bereits 1840 begann er sich mit dem Lokomotivbau zu befassen. Zwei Jahre später machte Kessler erste Lokomotive-Probefahrten. 1847 entstanden die ersten vier Lokomotiven für die Schweizerische Nordbahn (SNB). Die 1947 original nachgebaute Schlepptenderlokomotive LIMMAT zählt seit der Eröffnung des Verkehrshauses in Luzern zu den attraktivsten Exponaten. Kesslers Lokomotivbaukunst war weit über die Landesgrenzen hinaus bekannt. 20 der von ihm gebauten Lokomotiven erhielt die ostindische Eisenbahn. Eine dieser Maschinen erregte auf der Pariser Weltausstellung von 1867 großes Aufsehen und wurde mit einer Medaille ausgezeichnet. Doch diese Ehrung erlebte Kessler nicht mehr; er erlag am 16. März 1867, 54jährig, einem Herzschlag. *VHL*

■ Die **einzige Bergbahn der Schweiz** mit regelmäßigem Dampfbetrieb feiert am 17. Juni 1992 ihr **100jähriges Bestehen.** Die 7,6 km lange Strecke von Brienz auf das Rothorn wurde am 31. Oktober 1891 erstmalig von einem Bauzug befahren. Wegen fehlender Touristen wurde der Betrieb am 9. August 1914 eingestellt, jedoch sechzehn Jahre später wieder aufgenommen. Nachdem zur Schonung der alten Maschinen in den siebziger Jahren drei Diesellokomotiven beschafft worden waren, kommt erstmals eine neue Dampflokomotive hinzu. Die in Winterthur gebaute Maschine wird am 17. Juni als Nr. 12 in Dienst gestellt. Vom 6. bis 30. Juni 1992 gibt es auf der Zahnradbahn »Preise wie vor 100 Jahren«: Bergfahrt 10 (statt 33) und retour 16 (statt 54 Sfr), Kinder zahlen die Hälfte. Am 11. September 1992 präsentiert sich die neue Dampflokomotive speziell den Eisenbahnfreunden. Über weitere Jubiläumsangebote informiert die Direktion der Brienz Rothornbahn bei schriftlicher Anfrage in CH-3855 Brienz. *rrr*

■ Die ersten in **Italien** neu ausgestatteten **Nahverkehrswagen** laufen seit Dezember 1991 im **BD-Bezirk München.** Für dieses Jahr ist dort ein monatlicher Zulauf von 15 solcher Fahrzeuge geplant. Bis Jahresende sollen alle 210 zur Modernisierung in Auftrag gegebenen Fahrzeuge auf südbayerischen Strecken rollen. Die »Italiener« werden auf den Strecken München – Garmisch-Partenkirchen – Mittenwald, Murnau – Oberammergau, Tutzing – Kochel, Freilassing – Bertesgaden und Landshut – Mühldorf – Freilassing anzutreffen sein. *rrr*

BIEBERLIES aufgemöbelt



Die Märkische Museums-Eisenbahn in Plettenberg hat eine neue betriebsfähige Dampflokomotive. Die Cn2t-Maschine stammt von der ehemaligen Kleinbahn Gießen - Bieber und war seit Betriebseinstellung am 30. April 1963 nicht mehr in Betrieb. Von Henschel 1923 gebaut und mit der Fabrik-Nummer 19979 ausgeliefert, fristete sie ihr Dasein als Denkmallok. 1986 begannen Mitglieder der Museums-Eisenbahn die Maschine aufzuarbeiten. Dabei wurden größere Schäden sichtbar als ursprünglich vermutet. Erst öffentliche Zuschüsse ermöglichten es, den Dreikuppler wieder betriebsfähig herzurichten. Fertiggestellt wurde die Lokomotive in den Werkstätten der Mansfeld Transport GmbH in Klostermansfeld. Nach ihrer ersten Probefahrt kam die vom Volksmund als BIEBERLIES bezeichnete Maschine am 13. Januar 1992 in Hüinghausen bei Plettenberg an. Für die Meterspurlok blieb nur der Weg per Tieflader über die Straße. In der am 1. Mai 1992 beginnenden Saison der einzigen sauerländischen Museums-Eisenbahn wird die Lokomotive dann im Einsatz sein.

Text und Foto: J. Glöckner, Dortmund

Neue Lokomotive für »Friesen-InterCity«

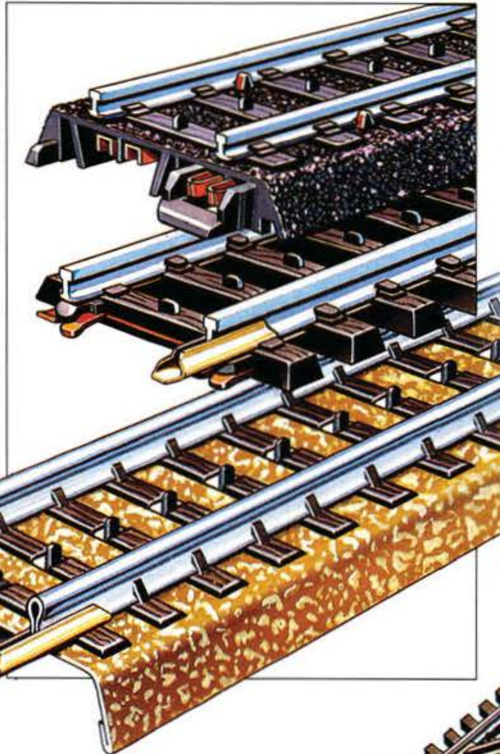


Die Nordfriesischen Verkehrsbetriebe haben für ihre Strecke Niebüll – Dagebüll eine ehemalige DB V 100, die 211 233, gekauft und bei Henschel umbauen lassen. Dies war nötig, um DB-Reisezugwagen mit Klimaanlage versorgen zu können, was mit den VT 2 und VT 3 nicht möglich war (siehe MEB 3/91, S. 35 und 36). Die neue als NVAG DL 2 bezeichnete Lokomotive ist seit Ende 1991 im Einsatz und erhielt außerdem den Namen NORDFRIESLAND. Daß es sich einmal um eine DB V 100 gehandelt hat, ist nicht mehr zu erkennen. Nur noch die Drehgestelle verraten ihren Ursprung. Unter der Motorhaube arbeitet ein neuer 820 kW starker Dieselmotor. Ausgemustert wurde inzwischen der VT 2 (Esslingen 1956) infolge eines Unfallschadens.
Auf dem Bild: DL 2 in Dagebüll Mole am 28. Dezember 1991.

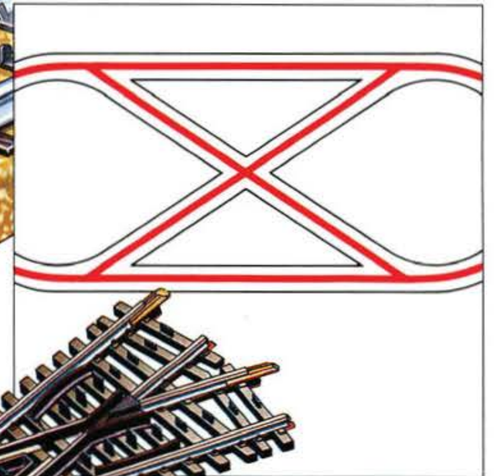
Text und Foto: Ch. Fricke, Hannover

Das Märklin H0-System. Technik Zug um Zug!

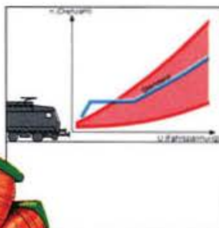
Egal auf welchem Märklin H0-Gleissystem Sie fahren, die klare Stromführung des Mittelpunkt-Systems, die funktionsfähige Oberleitung, Signale mit Zugbeeinflussung, die miteinander kompatiblen Märklin-Kupplungen und der elektronisch geregelte Hochleistungs-Antrieb garantieren stets Zuverlässigkeit und Spielfreude beim vorbildgerechten Fahren und Rangieren. Das elektronische Steuersystem Märklin Digital eröffnet Ihnen alle Dimensionen eines kompromißlosen Mehrzugbetriebs.

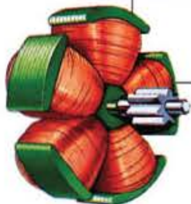


Märklin H0-Gleissysteme – das kindgerechte ALPHA-Gleis, das vorbildgerechte Kunststoff-Gleis und das robuste Metall-Gleis.

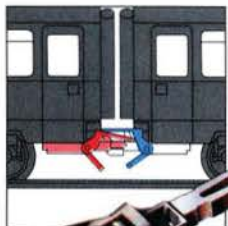


Mittelpunkt-System – für klare Stromführung und sicheren Stromverlauf.

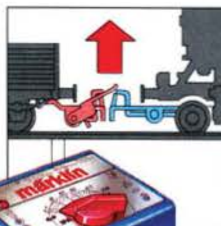




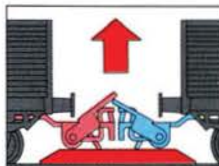
Hochleistungs-Antrieb – elektronisch geregelt mit einstellbarer Höchstgeschwindigkeit und Anfahrbeschleunigung.



Kurzkupplung – für vorbildgerechten engen Wagenabstand.

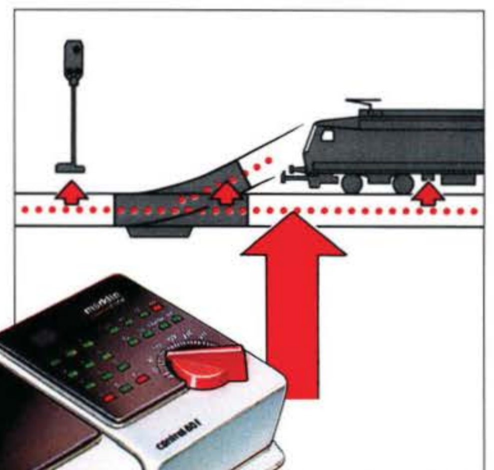


TELEX-Kupplung – für ferngesteuertes Entkuppeln an jeder Stelle der Anlage.





RELEX-Kupplung – für stationäres Entkuppeln und freizügiges Rangieren.





Märklin Digital – das elektronische Steuerungssystem für Mehrzugbetrieb und viele Modellbahn-Funktionen.

BDEF-Ereignis 1992:

Bundesverbandstag in Passau

Traditionsgemäß über Himmelfahrt, findet der Bundesverbandstag des BDEF 1992 vom 28. bis 31. Mai in Passau statt.
Die Veranstaltung ist für jedermann offen. **Anmeldungen** nehmen die Passauer Eisenbahnfreunde e.V., Postfach 2162, W-8390 Passau, entgegen. Anmeldeschluß ist der 28. April.
Die **Grundkosten** betragen 49,– Mark. Hinzu kommen die Übernachtung von 30,– Mark an aufwärts und die Kostenbeteiligung an den Einzelveranstaltungen.
Um die **Delegiertenversammlung** am Freitag, dem 29. Mai um 16.30 Uhr sind zahlreiche Ausflüge, Besichtigungen und Treffs organisiert. Eine Auswahl:

Donnerstag, 28. Mai

- Stadtrundfahrt mit dem Schiff auf der Donau, dem Inn und der Ilz.
- Sonderzug von Passau nach Hauzenberg auf der 1971 für den Reiseverkehr stillgelegten Strecke über die Spitzkehre Voglau (27 o/oo) und Einfahrt ins Graphitbergwerk Kropfmühle.
- Besichtigung des Zentralstellwerkes Passau.
- Sonderzug von Passau nach Rotthalmünster auf der 108 km langen Nebenbahn.

Freitag, 29. Mai

- Ein Höhepunkt des Programms: Zwei mit 01-Maschinen bespannte Sonderzüge fahren parallel aus Passau aus und überholen sich bis Schärding gegenseitig. Weiterfahrt auf der Kaiserin-Elisabeth-Bahn mit Überholungen auf mehreren Bahnhöfen. Zurück werden beide Züge gemeinsam gefahren.
- Besichtigung der Hauptwerkstätten der ÖBB in Linz sowie der Werkstatt der Regentalbahn.
- Delegiertenversammlung

Sonnabend, 30. Mai

- Der zweite Höhepunkt: Die große Rundfahrt über 12 Stunden führt von Passau über Plattling – Deggendorf – Bayerisch Eisenstein – Zel. Ruda – Klatovy – Strakonic – Budweis – Summerau und Linz zurück nach Passau (etwa 500 km; 120,– DM). zuglokomotiven sind die 01 509, CSD 534, CSD-Diesel- und Ellok, ÖBB 1018, DB-Diesel und DB-E 18 03.
- Diese sicher nicht wiederholbare Reise klingt aus mit einem bayerischen Abend.

Sonntag, 31. Mai

- Das Bahnhofsfest in Passau bietet eine Fahrzeugschau von Dampflokomotiven über Straßenoldtimer bis Feuerwehren.
- Foren zur Verkehrs- und Modellbahnpolitik lassen den Verbandstag ausklingen.

MOROP-Ereignis 1992:

Kongreß in Innsbruck

Zwei Institutionen zeichnen für die Ausrichtung des MOROP-Kongreß vom 12. bis 19. September 1992 in Innsbruck verantwortlich: Der Verband Oesterreichischer Modell-Eisenbahn-Clubs, c/o Peter Bahnmüller, St. Elisabethplatz 6/4, A–1040 Wien und das Kongresshaus, Rennweg 3, A–6020 Innsbruck. **Anmeldeformulare** können über den BDEF oder direkt von einer der genannten Adressen bezogen werden. Die obligatorische Kongreßgebühr beträgt 1200 öS, logieren kann man ab etwa 300 öS (incl. Frühstück), und für die Teilnahme an Fahrten sind entsprechende Unkostenbeiträge zu entrichten.
Die wesentlichen Programmpunkte sind folgende:

Sonntag, 13. September:

- Arbeitssitzungen der MOROP-Ausschüsse.
- Besichtigung der Anlage des Modellbahn-Clubs Innsbruck.
- FERPRESS-Generalversammlung.

Montag, 14. September

- Stadtrundfahrten.
- Arbeitssitzungen der MOROP-Ausschüsse.
- Delegiertenversammlung des MOROP.
- Forum: Österreichische Eisenbahntransitprobleme.

Dienstag, 15. September

- Besichtigung der Remise der Subtaibahn und Fahrt mit einem Sonderzug nach Fulpmes.
- Forum: Moderne Fertigungsmöglichkeiten der Modellbahnindustrie.

Mittwoch, 16. September

- Im Nostalgie-Sonderzug der ÖBB nach Zell am See, Weiterfahrt mit der Dampfschmalspurbahn nach Krimml zum höchsten Wasserfall Europas (Fallhöhe 400 m), dann mit Bussen über den Gerlopass (1628 m) ins Zillertal nach Mayrhofen. Die Zillertalbahn bringt die Teilnehmer nach Jenbach, wo die Rückfahrt mit dem ÖBB-Zug angetreten wird.

Donnerstag, 17. September

- Fahrt mit einem Nostalgie-Sonderzug auf der ersten elektrischen Vollbahn Österreichs, der Karwendelbahn, von Innsbruck über Allerheiligenhöfe – Hochzirl – Leiten – und Reith nach Scharnitz durch 16 Tunnels und über 70 Brücken auf 32 km bei 36 o/oo.

Freitag, 18. September

- Fahrt zur und mit der Achensee-Dampf-Zahnradbahn sowie Dampferfahrt auf dem Achensee.
- Großer Abschlußabend.

Sonnabend, 19. September

- ÖBB-Fahrzeugschau auf dem Westbahnhof in Innsbruck.

Hobby und Verein

Vereine waren in der DDR – wenn nicht staatlich verordnet wie beim Sport – immer suspekt. Vielen ehemaligen Arbeitsgemeinschaften des DMV fällt daher der Übergang auf ein Vereinsdasein nicht leicht.
Wir haben den im Vereinswesen überaus erfahrenen Modellbahnfreund Horst Schild aus Berlin gebeten, die Grundsätze darzulegen.

Hobby ist Privatangelgenheit
Jedermann kann seiner Liebhaberei – in unserem Fall der Beschäftigung mit dem Eisenbahnwesen – frei nachgehen. Er braucht dazu niemandes Einverständnis oder Zustimmung.
Die Grenze dieser Freiheit ist erreicht, wenn andere dadurch gestört, belästigt oder gar gefährdet werden. Wenn mehrere Gleichinteressierte ihr Hobby gemeinsam pflegen, gilt der gleiche Grundsatz. Ob sich die Beteiligten in der Wohnung eines der Hobbyfreunde treffen oder regelmäßige Zusammenkünfte an anderer Stelle durchführen, es bleibt ihre Privatangelegenheit.

Gründung eines Vereins
In den meisten Fällen, in denen sich Gleichgesinnte zur Gemeinsamkeit entschließen, wird es zweckmäßig sein, einen Verein zu gründen.
Das hat den Vorteil, daß dann Rechte und Pflichten, bestimmte Aufgaben und Zuständigkeiten festgelegt werden können; kurz: daß für die Teilnehmer verbindliche Regeln gelten. Vorausgesetzt, es sind mindestens 7 Personen, die sich dazu bereit finden, muß eine Gründungsversammlung abgehalten werden. In dieser Gründungsversammlung hat folgendes zu geschehen:
Es muß eine Vereinssatzung beschlossen und ein Protokoll der Versammlung angefertigt werden.

Die Satzung
Die Vereinssatzung ist die Verfassung (das Grundgesetz) des Vereins. In ihr werden alle wichtigen Bestimmungen und Regeln für das Vereinsleben festgeschrieben.
Dazu gehören:
Der Name des Vereins
Sitz des Vereins
Ziele und Aufgaben des Vereins
z.B. : »Bau und Betrieb einer Modellbahnanlage« oder »Beschäftigung mit der Geschichte des Schienenverkehrs«.
Erwerb und Beendigung der Mitgliedschaft
Pflichten und Rechte der Mitglieder
z.B.: Beitragspflicht, Pflicht zur Beteiligung an den Arbeiten im Verein, Recht auf Teilnahme an allen Vereinsveranstaltungen.
Mitgliedsbeiträge
Hier genügt die Feststellung, daß der Mitgliedsbeitrag durch Beschluß der jährlichen Mitgliederhauptversammlung festgesetzt wird. Die genauen Beträge können in einer besonderen Beitragsordnung angegeben werden.
Organe des Vereins
In aller Regel: Die Mitgliederversammlung und der Vorstand.
Die Mitgliederversammlung
Zeitpunkt der ordentlichen – regelmäßig stattfindenden – Mitgliederversammlungen.
Zuständigkeit der Mitgliederversammlung für

- Entgegennahme des Jahresberichts und des Kassenberichts
- Entlastung des Vorstandes
- Satzungsänderung
- Wahl des Vorstandes
- Wahl der Kassenprüfer

Der Vorstand
Anzahl und Funktion der Vorstandsmitglieder z.B.: der Vorstand besteht aus dem Vorsitzenden, dem Stellvertreter, dem Schatzmeister bzw. Kassierer, zwei Schriftführern.
Außerdem kann an dieser Stelle die Aufgabe der einzelnen Vorstandsmitglieder genauer beschrieben werden.
Grundsätze für Wahlen und Dauer der Wahlperiode
z.B.: Wahlen werden unter Leitung eines Wahlvorstandes durchgeführt. Die Dauer der Wahlperiode beträgt zwei Jahre.
Näheres kann in einer Wahlordnung festgelegt werden, die Bestandteil der Satzung ist.
Auflösung des Vereins
Bedingungen, unter denen die Mitgliederversammlung die Auflösung des Vereins beschließen kann. Festlegung über den Verbleib evtl. vorhandenen Vereinseigentums.

Die Kassenführung
Selbstverständlich muß eine ordentliche Kassenführung bestehen. Über alle Einnahmen und Ausgaben muß Buch geführt werden. Für jede Eintragung muß ein Beleg vorhanden sein. Das ist die Grundlage für die Kassenprüfung und den jährlichen Kassenbericht.Verantwortlich dafür ist nicht nur der Schatzmeister, sondern der gesamte Vorstand.
Eingetragener Verein
Ein Verein, wie bis hier beschrieben, hat eine Schwäche: Er ist keine Rechtspersönlichkeit. Das hat zur Auswirkung: Für Verbindlichkeiten des Vereins (d.h. für Zahlungen, die der Verein zu leisten hat) haftet derjenige, der die zugrunde liegende Abma-

Die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte

Sie ist weithin unter dem Kürzel DGEG bekannt und Mitglied im BDEF. Da sie am 22. April 1967 in Karlsruhe gegründet wurde, findet die Mitgliederversammlung mit großem Rahmenprogramm in diesem Jubiläumsjahr in Karlsruhe statt.Was ist das für eine Gesellschaft? Ein Portrait.

Das satzungsgemäße Ziel der DGEG ist die Erhaltung eisenbahngeschichtlich wertvoller Sammlungsstücke und die Volksbildung in eisenbahngeschichtlichen und -technischen Bereichen.
Die DGEG hat mit Stand vom 31.12.1991 2 200 Mitglieder, die für einen Jahresbeitrag von 84,– DM (Jugendliche, Studenten u. Rentner 42,–, Mitglieder aus den östlichen Bundesländern noch für 1992 63,– Mark/Jahr). Im jährlichen Mitgliedsbeitrag der DGEG-Mitglieder ist der kostenlose Bezug von 6 Ausgaben der Mitgliederzeitschrift »DGEG-Nachrichten« und Ausgaben der DGEG-Monographie »Eisenbahn und Museen« enthalten. Außerdem haben die Mitglieder freien Eintritt in die DGEG-Museen und erhalten Vorzugspreise bei DGEG-Veröffentlichungen und Studienfahrten
Die Literaturbestände der DGEG können von den Mitgliedern über die Universitätsbibliothek Dortmund zu Sonderkonditionen genutzt werden. Die Sammlung der DGEG geben ein umfassendes Bild der Entwicklung der Eisenbahnen wieder; sie sind in Art und Umfang einmalig in Deutschland und können in dieser Breite auch kein zweites Mal zusammengetragen werden.
Die **DGEG** bietet Aktivitäten:

DGEG-Bibliothek und Archiv
Postfach 1348, W-5810 Witten.
Die DGEG verfügt über eine der größten Sammlungen eisenbahnkundlicher Schriften im deutschsprachigen Raum. Um dieses Schrifttum der breiten Öffentlichkeit zugänglich zu machen, wurde 1973 mit der Universitätsbibliothek Dortmund eine Betreuung vereinbart. Literatur kann dort im Rahmen der Fernleihe – von DGEG-Mitgliedern auch direkt – angefordert werden. Die Sammlung umfaßt neben historischen Titeln fast alle deutschsprachigen Bücher, die in den letzten 30 Jahren zum Thema Eisenbahn erschienen sind. Ergänzt wird die Bibliothek durch Zeitschriften und Periodika, die zum größten Teil jahrgangsweise bis zum ersten Erscheinungsdatum komplett vorhanden sind.
Einen breiten Raum nehmen auch die Sammlungen an Dienstvorschriften und eisenbahntechnischen Lehrbüchern ein. Geschäftsberichte der Bahnverwaltungen, Kursbuch- und Fahrplansammlungen ergänzen den Bestand.
Im Archiv befinden sich umfangreiche Sammlungen von Zeichnungen, Plänen, Fahrkarten, Fotografien, Diapositiven und künstlerischen Darstellungen.

DGEG-Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen
Dr.-C.-Otto-Str. 191, W-4630 Bochum-Dahlhausen, Tel. 0234/492516
Bestand: 27 Triebfahrzeuge, 38 Wagen, 15 Spezialfahrzeuge, 38 Feldbahnfahrzeuge.
Aus bescheidenen Anfängen entwickelte sich die DGEG-Sammlung in Bochum-Dahlhausen zum größten privaten Eisenbahn-Museum in Deutschland. Ein komplettes Bahnbetriebswerk mit Ringlokschuppen, Drehscheibe, Wasserturm, Bekohlungsanlage, Sozialgebäuden und Werkstätten ist zu diesem Zweck von der DB angemietet. Die Gesamtfläche umfaßt mehr als fünf Hektar. Mit eigenen Mitteln wurde zusätzlich eine moderne Ausstellungshalle mit über 1.100 m2 errichtet, die in absehbarer Zeit nochmals um die gleiche Fläche erweitert werden soll. Für den Zugverkehr ist auf dem Museumsgelände ein Bahnsteig mit zwei Gleisen eingerichtet. Für die betriebswirtschaftliche Führung und Organisation des Museums ist eigens eine gemeinnützige GmbH (Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen GmbH) gegründet worden, deren Hauptgesellschafter die DGEG ist. Zwischen dem Museumsbahnhof und dem DB-Bahnhof Dahlhausen pendelt während der Öffnungszeiten im Sommer ein Triebwagen.
Von den Museumsfahrzeugen sind die meisten Wagen einsatzfähig; an betriebsfähigen Triebfahrzeugen stehen eine Dampf- und drei Diesellok, drei Triebwagen und drei Sonderfahrzeuge zur Verfügung. Die bisherige Zuglok für die Dampfmuseumszüge, die 74 1192 (pr. T 12) wird durch die 38 2267 ersetzt.

DGEG-Eisenbahnmuseum Neustadt
Schillerstraße, Postfach 100318, W-6730 Neustadt/Weinstraße, Tel. 06123/30390 oder 06325/8626.
Bestand: 13 Triebfahrzeuge, 23 Wagen, 10 Spezialfahrzeuge.
Direkt am Bahnhof im noch weitgehend im Originalzustand erhaltenen Lokschuppen der früheren Pfalzbahn ist dieses Museum stigerecht eingerichtet. Hier haben hauptsächlich Fahrzeuge aus dem süddeutschen Raum ihre neue Heimat. In diesem kleinen Museum läßt sich »Eisenbahn total« erleben, die gesamte Museumsfläche umfaßt etwa 6.000 m2. Die Gesamtanlage steht inzwischen unter Denkmalschutz. Mit Hilfe von ABM-Kräften ist der historische Lokomotivschuppen innen vollständig renoviert worden. Leider sind die Platzverhältnisse an diesem Standort sehr beengt, eine wünschenswerte Erweiterung ist nicht möglich.
Vom Eisenbahnmuseum aus finden die beliebten Fahrten mit dem »Kuckucksbähnel« statt. Die meisten Wagen des Museums sind voll einsatzfähig und laufen im Museumszug. An betriebsfähigen Triebfahrzeugen verfügt das Museum über die 89 7159 (pr. T3), die Diesellok und zwei Sonderfahrzeuge mit Eigenantrieb. Die Cn2-Dampflok SPEYERBACH (ehemalige WALSUM 5) befindet sich in Aufarbeitung.

DGEG-Schmalspursammlung
Unsere kleinste Sammlung enthält ausschließlich Fahrzeuge schmalspuriger Eisenbahnen und Straßenbahnen und ist z.Zt. nicht öffentlich zugänglich. Nach Aufgabe des früheren Museumsstandortes (Viernheim) sind die Fahrzeuge fürs erste andernorts untergestellt, eine museale Anordnung in nächster Zukunft ist geplant. Diese Sammlung verfügt über keine betriebsfähigen Triebfahrzeuge.

DGEG-Arbeitskreis Möckmühl
Am Bahnhof, W-7108 Möckmühl.
Bestand: 2 Triebfahrzeuge, 5 Wagen Möckmühl.
Unmittelbar am Bahnhof wurde nach Originalplänen der Lokschuppen für die Triebfahrzeuge erstellt. 1971 nahm die DGEG den Dampfbetrieb mit der Lok HELENE auf der Jagsttalbahn auf. In einem zusätzlichen Lokschuppen fand die seinerzeit älteste betriebsfähige Dampflok in der Bundesrepublik, die württ. Tssd (99 633), eine neue Heimat. Die 1899 gebaute Lok war mietweise bis Ende 1990 auf der Strecke Ochsenhausen – Warthausen eingesetzt. Zwischenzeitlich wurde die Lok wegen eines Unfalls im Raw Meiningen repariert und generalüberholt.
Die Arbeiten in diesen Museen werden ehrenamtlich ausgeführt. In diesen Arbeitskreisen sind insgesamt etwa 120 Personen aktiv in ihrer Freizeit tätig. Diese Arbeiten umfassen sowohl administrative Aufgaben als auch Aufarbeitung, Pflege und Unterhaltung der Exponate und Ausstellungsgebäude sowie den Betriebsdienst bei den Museumsbahnen. Die Gesamtleistung an realen Arbeitsstunden z.B. in den vereinseigenen Werkstätten dürfte im Jahr bei etwa 40.000 Stunden liegen.

DGEG-Studienfahrten
Postfach 2045, W-4130 Moers, Tel. 06135/8686.
Die Studienfahrten der DGEG finden übers ganze Jahr auf Eisenbahnstrecken des In- und Auslandes sowohl mit historischen als auch modernen Fahrzeugen statt. Ergänzt werden die Programme durch Besichtigungen von Bahnanlagen und durch Fachvorträge . Schriftliche Anfragen nach Programmen etc. mit Rückporto werden jederzeit beantwortet. Der Telefonservice kann leider nur über einen automatischen Anrufbeantworter erfolgen.

Veröffentlichungen, Schriftenversand
Neben der Zeitschrift DGEG-Nachrichten und der DGEG-Monographie »Eisenbahn & Museen« bringt die DGEG als Herausgeber in Zusammenarbeit mit dem Verlag Uhle & Kleimann jährlich das Jahrbuch für Eisenbahngeschichte auf den Markt. Das Jahrbuch hat seinen festen Stellenwert in der anspruchsvollen Eisenbahn-Literaturszene gefunden. Im Selbstverlag erscheinen in loser Folge Bücher, Kleinschriften und Nachdrucke historischer Titel, die über den DGEG-Schriftenversand bezogen werden können.

Informationen
Als Ansprechstelle für alle Informationswünsche über die DGEG (Ausnahme: DGEG-Studienfahrten, s.o.) steht allen Eisenbahnfreunden die DGEG-Geschäftsstelle zur Verfügung: Postfach 11 11, W-4714 Selm, Tel. 02592/6 60 40.

Dr. U. Scheler,
DGEG-Ressort Presse und Öffentlichkeitsarbeit

chung getroffen hat. Dabei spielt es keine Rolle, ob der Betreffende auf Grund eines Vorstandsbeschlusses oder eines Beschlusses der Mitgliederversammlung gehandelt hat.
Diesen Nachteil vermeidet man, wenn der Verein beim Registergericht – beim zuständigen Amtsgericht – eingetragen ist. Er führt dann hinter dem Vereinsnamen die Bezeichnung »eingetragener Verein« (e.V.) und wird damit zur Rewchtspersönlichkeit.
Jetzt haftet der Verein als Ganzes – also alle Mitglieder – für evtl. Verbindlichkeiten. Überhaupt wird der Verein durch die Eintragung in das Vereinsregister erst in die Lage versetzt, rechtsverbindliche Abmachungen zu treffen, also z.B. Mieten eines Raumes, Abschluß einer Versicherung, Erwerb von Eigentum.
Die Eintragung in das Vereinsregister erfordert immer die Mitwirkung eines Notars. Dieser prüft die Satzung, beglaubigt die Unterschriften der Vereinsgründer bzw. des Vorstandes und reicht die Unterlagen beim Gericht ein. Dieses Verfahren verursacht Gebühren bei Notar und Gericht.

Steuern
Die Steuerpflicht der Vereine ist ein Kapitel für sich.
Das Steuerrecht ist außerordentlich kompliziert und vielschichtig. Es kann daher im Rahmen dieses Artikels nicht annähernd vollständig dargestellt werden. Der Sparkassen-Service hat eine Broschüre herausgegeben mit dem Titel »Die Besteuerung der Vereine«, auf die hier verwiesen wird. Diese Broschüre kann von der Außenstelle des BDEF, Simon-Dach-Str. 10, O-1035 Berlin, bezogen werden.
Soviel steht jedenfalls fest: Vereinsbeiträge und Spenden sind steuerfrei.

Bundesverband
Der BDEF ist die deutsche Dachorganisation derjenigen Vereine, die sich mit der großen oder kleinen Eisenbahn befassen. Zur Zeit gehören ihm etwa 450 Vereine aus den alten und neuen Bundesländern an.
Es steht jedem Verein völlig frei, sich dem BDEF anzuschließen oder nicht anzuschließen, gleich, ob er eingetragen ist oder nicht.
Auf dem Bundesverbandstag 1991 wurde beschlossen, daß Vereine aus den neuen Ländern und den östlichen Bezirken Berlins ihren Jahresbeitrag an den BDEF nicht in voller Höhe zu leisten haben. Der Beitrag dieser Vereine wird alljährlich den Einkommensverhältnissen entsprechend neu festgelegt.
Informationsmaterial über den BDEF kann jederzeit bei der obengenannten Außenstelle angefordert werden.

Betriebsbesichtigung

Firmentelegramm

Handelsregister:	BEMO Modelleisenbahnen GmbH
Firmensitz:	W-7336 Uhingen (Baden-Württemberg)
Mitarbeiter:	32 Beschäftigte im Haus
	20 Beschäftigte als Heimarbeiter
Absatz und Export:	große Anteile im Inlland, in der Schweiz, in Österreich, Benelux, Frankreich und Übersee

Hohe Ansprüche an die Modellqualitäten sind immer gut. Sei es, daß sie von den Modelleisenbahnern gestellt werden, oder - noch besser - daß man sie sich selbst stellt. Eine solche Mannschaft mit hohen Ansprüchen an sich selbst sind die BEMO-Leute in Uhingen. Nichts ist ihnen gut genug, alles muß noch verbessert werden. Ein Firmenporträt.

»Über die Schweiz muß man nicht schreiben, man muß sie erleben.« Die Eisenbahnfreunde und Modelleisenbahner wissen, wovon die Rede ist: Von den berühmten Expresszügen zwischen Davos und Montreux. Wer auch immer von der faszinierenden Bergwelt der Schweiz träumt oder die Träume wahr macht, der möchte auch ein Stückchen Glazier-Express oder Rhätische Bahn in seinen vier Wänden haben.

Schwabenbähnle

Dabei hatten die wackeren Schwaben der Firma BEMO ursprünglich nur das Bähnle vor der Haustür im Auge. Als sich Mitte der 70er Jahre die Herren Schüler (Handel), Bartenmüller (Werkzeugbau) und Göbel (RÖWA) zusammenfanden, stand ihr Modellbahnsinn nach Württembergischen Schmalspurbahnen. Württemberg, das nach Sachsen zweite klassische Land deutscher Schmalspurbahnen, bot für dieses Vorhaben reichhaltig Vorbilder aus der Zeit der Württembergischen Staatsbahn. 1976 bot die Firma BEMO erstmals Schmalspurbahnen in Großserienqualität an. Diese waren zunächst nur als Ergänzung für bestehende HO-Anlagen gedacht, doch der Gedanke, Modelle für eine eigenständige Schmalspurbahn-Anlage zu produzieren, spukte bereits in den Hirnen der BEMO-Väter. Und so fand die Idee der Schmalspurbahn als Anlagenthema in dem bunten Netz der Schweizer Regionalbahnen seine natürliche Verwirklichung.

Zur Internationalen Spielwarenmesse 1978 zeigte BEMO bereits



Das Herz der BEMO-Produktion: Das Konstruktionsbüro. Ohne Mcintosh und Diskettenbank, jedoch mit solidem Reißbrett und inhaltsreichem Bildarchiv.



Was fleißige Heimarbeiter vormontiert haben, wird im Mutterhaus zu Ende gebaut. Sachkundig, genau und stets qualitätskontrollierbar.

Fotos: Mutschler

die ersten Modelle nach Schweizer Vorbildern. Diese Präsentation war ein voller Erfolg, hatte man sich doch bedeutende Absatzchancen in zwei Ländern erobert: In der Schweiz, die endlich ihr Bähnli im Modell wiederfand, und in Deutschland, wo der Wunsch nach eigenständigen Modellbahn-Anlagen in den Nenngrößen $H0_m$ und $H0_e$ plötzlich realisierbar wurde. Folgerichtig wurde danach das Schweizer Sortiment immer weiter ausgebaut. Schwerpunkt dieser Aktivitäten war und bleibt die Rhätische Bahn im Kanton Graubünden, deren Fahrzeuge zum größten Teil bei BEMO im Modell erhältlich sind.

Lupenkritik

Wer glaubt, in dem Gebäude an der Stuttgarter Straße 59 ein emsiges Ameisenvolk von Modellbahnbastlern anzutreffen, der hat sich getäuscht. 32 Beschäftigte zählt der Betrieb, und dazu kommen noch etwa 20 Heimarbeiter und -arbeiterinnen. Da heißt es klug zu koordinieren und zu verteilen, soll alles am Ende wie aus einem Guß werden. Apropos Guß: Die Formenherstellung und der Modellguß (in Kunststoff und Weißmetall) geschehen außer Haus - eine in dieser Region, wo es an feinmechanisch hochgebildeten Arbeitskräften keinen Mangel hat, vielgeübte Praxis. Dazu kommmen Arbeitsgänge wie Drehen, Fräsen und Brünieren, die ebenfalls von Zulieferern ausgeführt werden. Die Zeugung und die Geburt der Modellbahnkinder jedoch erfolgt unter dem BEMO-Dach. Im Konstruktionsbüro steht dazu ein grundsolides Archiv zur Verfügung, das kaum noch Wünsche offen läßt. Alle Fahrzeuge der Schweizer Regional- und Staatsbahnen sind in Bild und Zeichnung dokumentiert, und so verwundert es nicht, daß auf den Zeichnungen der Konstrukteure von BEMO nicht nur die unterschiedlichen Radformen einzelner Wagentypen, sondern auch die Farbkennzeichnungen zur Blockierkontrolle an den Radreifen angezeichnet sind. Wie hoch die Ansprüche an Modelltreue geschraubt werden, mag die Dekoration beweisen: Bis zu 62 Tampon-Druckvorgänge sind notwendig, um die farbenfrohe Bemalung der Schweizer Bahnen exakt wiederzugeben. Da fehlt weder der rote Hebel am Bremsumsteller des Mohrenkopfes noch die rote Zunge des schwarzen Geißbocks im Graubündener Kantonswappen.

Spreewaldguste

Bei allem Feuer für die Schweizer Bahnen, hat bei den BEMO-Leuten doch immer ein kleines Flämmchen für die deutschen Schmalspurbahnen gebrannt. Und als nach der Wende ein weiterer Hersteller auf der 12-mm-Spur seine Kooperationsbereitschaft signalisierte, konnten auch die Freunde deutscher Schmalspurbahnen auf schmackhafte Kost hoffen: BEMO-Zeuke Modelleisenbahnen GmbH heißt die neue Gemeinschaft, die es ermöglicht, eine klare Produktionsgrenze zu ziehen: BEMO stellt nach wie vor Modelle nach Schweizer Vorbildern her; BEMO-Zeuke, eine eigenständige Tochterfirma der beiden Hersteller, widmet sich der deutschen Schmal-



Nichts Besonderes, die Tampon-Druckmaschine. Doch daß bis zu 62 Druckvorgänge zur Dekoration eines Modells notwendig sind, vermag schon zu überraschen.

spurbahn - in BEMO-Qualität, versteht sich, und da werden sich wohl die Berliner TT-Bahn-Hersteller noch ein wenig »strecken« müssen. So werden die Lokomotiv- und Wagenmodelle der württembergischen Schmalspurbahnen, der Jagsttalbahn, der Spreewaldbahn und der sächsischen Schmalspur-Hemisphäre unter dem Label BEMO-Zeuke weiterproduziert. Bedeutendes wird in diesem Bereich in nächster und ferner Zeit zu erwarten sein. So eine Fahrzeugserie in $H0_m$ nach Vorbildern der Harzquer- und Brockenbahn, $H0_e$-Modelle nach sächsischen Vorbildern und selbstverständlich weitere Neuheiten aus dem Württemberger Programm. Eine bei ständig wachsenden, hohen Qualitätsansprüchen und dem steigenden Interesse der Modellbahner an verblichenen und noch existierenden Schmalspurbahnen zukunftsträchtige Konzeption.

Daß solch´ hohe Ansprüche an die Modellbahnqualität bei geringer Seriengröße natürlich ihre Preise haben, sollte nicht verschwiegen werden. Dem geschickten Modelleisenbahner kommt BEMO jedoch mit einem ausgeklügelten Bausatz-Angebot preislich sehr entgegen. Selten findet man in der Branche eine solch glückliche Synthese von Fertigmodellherstellung und Bausatzangebot wie bei der Firma BEMO. Das ist auch so ein Markenzeichen des seit 1976 mit großem Schmalspurbahn-know-how produzierenden Unternehmens.

Georg Kerber



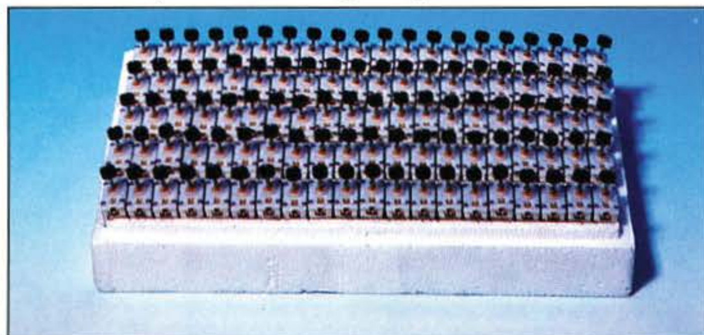
Rhätische Bahnen und Zementsilowagen, die sogenannten »Mohrenköpfe«, gehören zusammen, sind eins.



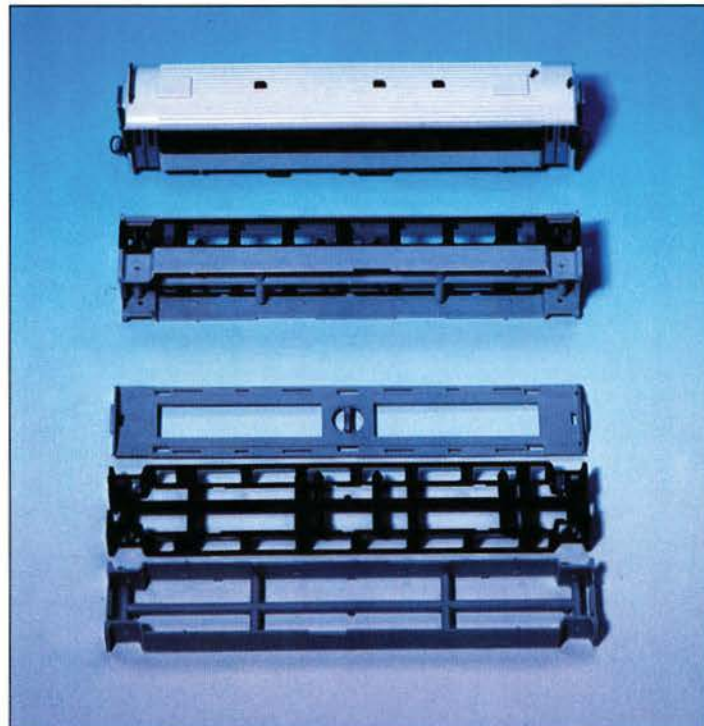
Krokodil-Lokomotiven haben schon viele Modellbahnfirmen hergestellt, doch selten wurde eine solche Qualität erreicht, wie von BEMO.



Die sächsische VI K (99^{67-71}) gibt es für die Nenngröße $H0_e$ und (nicht ganz vorbildgetreu) für die 1000-mm-Spur im Modell, die Nenngröße $H0_m$.



»Anschluß in den Kasten, Zahnrad in die Höh´«. Präzisionskleinstmotoren made in Japan.



Qualitätsansprüche: Damit die Farbübergänge zwischen den Wagenteilen gestochen scharf werden, wird der Wagenkasten aus drei Teilen hergestellt.

DB 110.1

Das Ellok-Beschaffungsprogramm der DB vom 4. Juni 1954 sah für den Schnellzugdienst die Baureihe E 10^1, ab 1. Januar 1968 Baureihe 100.1, vor. Der am 4. Dezember 1956 als erste gelieferten E 10 101 folgten in nahezu gleicher Ausführung die E 10 102 bis E 10 264 und E 10 271 bis E 10 287. Krauss-Maffei, Krupp und Henschel bauten diese Lokomotiven, wobei die AEG und BBC an der Fertigung des elektrischen Teils beteiligt waren. In der mehr als zwölfjährigen Beschaffungszeit erfuhren die Maschinen mehrfach Verbesserungen und Änderungen. Ab der E 10 216 wurden Signal- und Schlußlaternen als getrennte Leuchten in einem Gehäuse angeordnet. Neue Lüftungsgitter, Bauart Klatte, erhielten ab 1980 fast alle 101.1. Die 110 107 präsentiert sich nach einer Unfall-Instandsetzung mit dem aerodynamisch günstigeren Lokomotivka-

Schnellzugdienst mit einer Laufleistung von über 20 000 km pro Monat verwendet, wurden diese Maschinen durch die 103.1 und 111 teilweise in weniger lukrative Dienste verdrängt. Die mit blauschwarzem Anstrich in Dienst gestellten Lokomotiven waren anfangs in Frankfurt (M), Heidelberg, Koblenz-Mosel und Stuttgart beheimatet. Ab Mitte der sechziger Jahre kamen Dortmund, Hannover, Hamburg, Köln, München und Nürnberg hinzu. Inzwischen erhielten die Lokomotiven nahezu alle den Türkis-Beige-Einheitsanstrich. Seit 1987 werden die Maschinen mit dem neuen rot-schwarzen Anstrich und weißem Brustlatz versehen. Mitte der achtziger Jahre gab es umfangreiche Umstationierungen, und seitdem befinden sich die 110.1 in Dortmund 1 (25), Frankfurt (M.) 1 (29), Hamburg 1 (4), Köln 2 (67) und Stuttgart 1 (57). Ausgemustert wurde am 25. Oktober 1988 die durch einen Unfall



110 145 im blau-schwarzen Anlieferungszustand (Einzel-Streckenlaternen mit integrierter roter
Foto: D. Bäzold



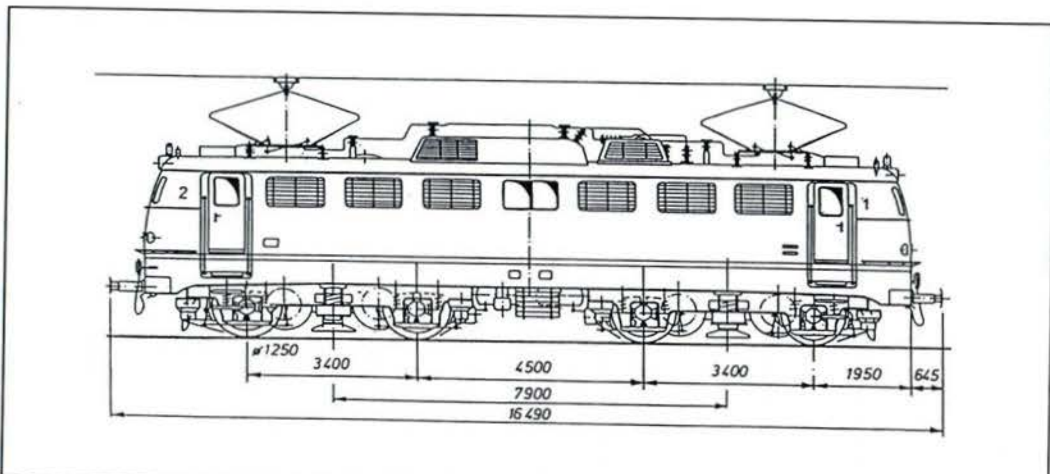
110 494; einzige »Bügelfalten-110« in TEE-Farben am 12. Oktober 1991 in Stuttgart. Ihre 160-km/h-Motore »spendierte« sie einer 113er (ex 112). Damit gehört die Maschine zur Baureihe 110.1. *Foto: V. Emersleben*



110 219 in türkis-beigem Anstrich und Anlieferungszustand am 8. Mai 1991 in Saarbrücken Hbf
Foto: D. Bäzold

DB 110.1

Zeichnung im Maßstab 1:160 ≙ Nenngröße N, Nenngröße 0: x 3,55; H0: x 1,84; TT: x 1,33; Z: x 0,72



Ausgewählte Daten: Radsatzanordnung Bo'Bo' · Stromsystem 16 $^{2}/_{3}$ Hz, 15 kV · Höchstgeschwindigkeit 150 km/h (140 km/h ab 1986) · größte Anzugfahrkraft 275 kN · Dauerleistung 3 620 kW · elektrische Bremse 1 200/1 500 kW · Dienstmasse 84,6 t · Siemens-Gummiringfeder-Antrieb · 28 Dauerfahrstufen



110 217 im blau-schwarzen Anlieferungszustand mit getrennten Strecken- und Schlußlaternen am 22. September 1985 in Nürnberg Hbf.
Foto: D. Bäzold



110 107 nach ihrer Unfall-Instandsetzung mit »Bügelfalten«-Lokomotivkasten und schwarz-blauem Anstrich am 26. Juli 1983 in Heidelberg
Foto: D. Bäzold



110 273 im neuen schwarz-roten Einheitsanstrich am 10. Mai 1991 in Trier Hbf
Foto: D. Bäzold

Leipziger Vielerlei

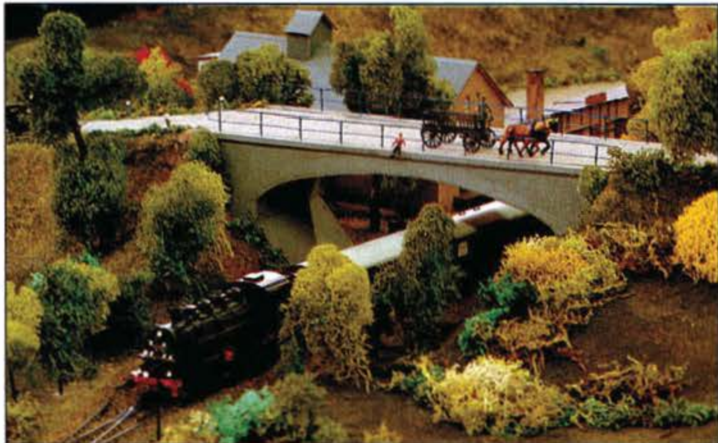
Sprach man in der damaligen DDR von Leipzig, waren mit großer Wahrscheinlichkeit die jährlich stattfindenden Mustermessen gemeint; Sprachen Modelleisenbahner von der Pleiße-Stadt, meinten sie häufig die größte Arbeitsgemeinschaft im DMV, die Mammut-AG »Friedrich List«. Wie seit vielen Jahren, stellten die List-Jünger auch in der Vorweihnachtszeit 1991 Proben ihres Könnens im Messehaus am Markt aus.

»Früher kamen bis zu 80000 Besucher zu unseren Austellungen, heute können wir froh sein, wenn es 30000 werden,« resümierte der Leiter des MEV »Friedrich List«, Gert Posse, resigniert. Am Ende wurden 21000 Eintrittskarten in knapp 14 Tagen verkauft, doch der Besuch hatte sich für diejenigen, die gekommen waren, gelohnt. So entschädigte bereits die wohltuende Weiträumigkeit und das fehlende Gedränge der früheren Jahre für den Weg. Leipzig war eine Reise wert.

Den Schwerpunkt der diesjährigen Ausstellung bildeten - wie bereits seit vielen Jahren - die Gemeinschaftsanlagen der einzelnen Gruppen des Modellbahnvereins »Friedrich List« e. V. Dabei hatten die Modellbahnfreunde mit Bedacht nur wenige aus dem großen Angebot der zu Verfügung stehenden Anlage ausgewählt, überarbeitet und in den gewohnt gut funktionierenden Zustand versetzt. »Konzentrieren auf das Wichtigste«, nannte das Wolfgang Bahnert, langjähriger DMV-Chef in Leipzig. Andere Gruppenanlagen werden gegenwärtig überholt, wobei darunter teilweise recht umfangreiche Veränderungen in der Gleisführung, Stromversorgung und Geländegestaltung zu verstehen ist. »Diese Anlagen zeigen wir dann im nächsten Jahr«, ergänzt Gert Posse augenzwinkernd.

Ein Optimismus, der auch bei der Betrachtung der Anlagen zu spüren war. So gehört die Gemeinschaftsanlage der Gruppe Bw Süd zu den High-Lights dieser Ausstellung. Den realen Verhältnissen im Sachsen der Epoche II nachempfunden, ermöglicht die Anlage um die Bahnhöfe Beiern und Langenleuba echten »Sachsendampf«: PIKO- und Gützold-Modelle im Look der Sächs. Sts. E. B. mit den entsprechenden Reisezug- und Güterwagen-Garnituren. Und das ist auch auf den anderen Gruppenanlagen des MEV zu spüren, das Bewahren guter Modellbahntraditionen aus den Häusern PIKO, Gützold und Hruska. Hinzu kommen viele Eigenbauten und Kleinserienmodelle, wie der Ganzzug aus zweiachsigen Plattenwagen, der, mit Trabis beladen und einer BR 120 bespannt, auf der H0-Anlage »Bf. Wittgendorf ob. Bf.« direkt aus dem Zwickau der 70er Jahre zu kommen scheint. Und mit ein wenig Wehmut sieht man einem »Schrottzug« des Bw Nordstadt-West hinterher, der auf der Anlage der Gruppe Nord verkehrt und fünf schrottreife Dampflokomotiven (ohne Kuppelstangen, ohne Tender und mit eingeschlagenen Führerhausfenstern) auf ihrer letzten Fahrt ins Stahlwerk darstellt.

Eine runde Präsentation von LGB bis Z. Vieles gäbe es noch vom Messehaus am Markt in der Adventszeit zu berichten. So wie von der rekonstruierten TT-Fähranlage mit echtem Wasserbecken, den zahlreichen Heim- und Firmenanlagen sowie von der auf Nenngröße $H0_m$ umgebauten Schmalspur-Modulanlage Gera-Wuitz-Mumsdorf, über die wir bereits im Heft 10/90 berichtet haben. *G. K.*



Hoffentlich fällt der Bengel nicht von der Brücke! Eines der vielen Details auf der Sachsen-Anlage der Modellbahngruppe Bw Leipzig-Süd.



Zwei Welten auf der Anlage der Gruppe Nord: Die Auflösung einer Chaoten-Demo in der Bahnhofsstraße und der gute, alte VT 33 von PIKO.



Saßnitz läßt grüßen! Das exakt im Maßstab 1:120 nachgebildete Fährschiff ermöglicht auf der TT-Anlage der Gruppe Ost echte Trajektierungsmanöver.



Am Vitrinenrand entdeckt: Wunderschöne Feuerwehrmodell in der Nenngröße H0, erbaut von Michael Brückner, für Automodeller kein Unbekannter.

Fotos: KLAWIAN

Güter-schuppen

Anzeigenschluß für die nächsterreichbare Ausgabe Heft 5/92, ist am 8. April 1992

Händleranzeigen sind mit „H" gekennzeichnet

Lok-Rep., 79-89, n. kpl., sowie DB-Jahrbuch d. Eisenbahnwesen 1950, gg. Gebot. G. Goll, Frankfurter Str. 2, W-6475 Glauburg, Tel. 06041/4041

Spur-1-Straßenbahn, Messing, Antrieb Märklin, Triebwagen u. Anhänger. Bj. 1921, 1916, TYP RWE, bebilderten Kunstdruck kostenlos von: Manfred Otten, Am Bürgerberg 38, W-5202 Hennef/Köln, Tel. 02242/7533

Biete Liebm. u. Zeuke, zehn Züge SPO u. Zubehör: Willi Erfurt, E.-Thälmann-Str. 8, O-7701 Torno

Die DR v. A-Z, d. ehemalige Wilsdruffer Schmalspurbahn etc., Schmalspurbahn Oschatz-Strehla, Schmalspurbahnen zwischen Spree u. Neiße, Eisenbahnverkehrsatlas der DDR von 1967, Video Glacier-Express = 55 min. Angebote an: B. Risse, Grenzstr. 18, O-8400 Riesa

Für Sammler u. Liebhaber: Große Märklin Sprint Autorennbahn m. sehr viel Zubeh. zu verkaufen, Pr. VS. 09081/22339

Wiking-Sammler-Modelle, ladenneu, '85 u. älter, Freiumschl. (60 Pf) an K. Timmermann, Feldschere 10, W-2724 Sottrum (bitte keine Anrufe)

Biete: Piko N-Fahrzeuge, teilw. m. alter Hakenkuppl., Pils-Gleismat., Schwellenband, Neus. Profil u. Weichen. Tel. O-Magdeburg, 500118

Verk. Eb.-Jb., Seilb. d. DDR, Gü.-wag., Reise m. Schmal- u. Dampfb., Metros d. Welt, Diesel-, Dampfl.-A., div. Dia u. Karten, Eb.-Atlas DDR. M. Hannemann, H. Klauk Weg 2, O-2500Rostock

Verk. Modelleisenbahner, 10-11/67, u. 1/73-6/82, kpl. od. einzeln, sowie Technomodell je 1,00 und GG braun. K. Meißner, Am Gradierwerk 5, O-5322 Bad Sulza

Biete H0-Automodelle, DDR-Prod., Eisenbahnbücher "transpress", Liste anf., einige TT-Loks u. alte Zeuke-Schnellzugwagen, H0e Egger-Bahn; suche Piko N, Doppelst., 4teil., Loks, Straßenbahnfzg. u. a. G. William, Str. d. DSF 47, O-4301 Quarmbeck

Verkaufe günstige Märklin H0, Liste geg. Freiumschlag. Ernst Tillmann, Akkerstr. 4, W-4154 Tönisvorst 1

Spur = Stadtilm u. Zeuke, Loks, Wagen u. Zub. zu verk. Telefon 02504/2998

Roco BR 17 u. Pico BR 50, beide neuw. zu verk. W. Hammermann, Diesdorfer Privatweg 6, O-3022 Magdeburg

Biete 300 Autos von Albedo bis Wiking und SU-Modelle (1:43), Liste gg. Freiumschlag. H. Schröder, P.-Heyse-Str. 40, O-7024 Leipzig

Faller 390, BMW-Autohaus, excl. Modell, einm. Auflage 1990, DM 100,-. Tel. W-02752/7856

Verk. diverse Literatur, Liste gg. Freiumschlag. F. Zierold, Am Wäldchen 9, O-9430 Schwarzenberg

Liliput Baureihen 05, Tarnfarbe 42, 45, 52, 95 u. Schürzenwagen in Tarnlack. Tel. W-02361/372819

Biete TT-Modelle zum Verkauf, zu DDR-Preisen. A. Caldvius, Oebisfelderstr. 18, O-3019 Magdeburg

Verk. S/W Dunkelkammerausrüst., Papier u. Chemie, erw.fähig, MIE 1957-1990, f. kompl. B. Ebert, Lumumbastr. 24, O-3024 Magdeburg

Spur-1-Sammlung,
DR E 18 Photoanstrich, J+M-Modell, neu, DM 4850,-, statt 7200,-, E 18, blau, J+M Mod., 4550,- statt 6750,-, AMI-Diesel SD 45 Eastern Railw., 6500,-, statt 11.000,-. P. Huser, Lindenhöhe 5, CH-6045 Meggen

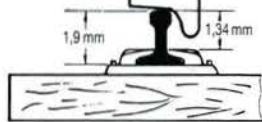
Verkaufe Sonderanfertigung "50 Jahre Märklin H0" m. 2 nostalgischen Zügen, Pr. VB ab DM 550,-. D. Gross, Waldmattstr. 102, W-7580 Bühl, Tel. 07223/23891

Biete H0 2 Loks Trix VT 08, 130,-; BR 54, Lilip. BR 05, 45, 62, 78, div. Loks v. Flm., Märklin u. a. Listef. 1,- Porto: Janowski, Tietjenstr. 28, W-1000 Berlin 49

Uhrmacherwerkzeuge für den Eisenbahn-Modellbau, z.B. Gewindebohrer ab M 1,0, Laubsägeblätter, Mini-Abziehvorrichtung. Katalog MEB gegen DM 5,- per Scheck oder in Briefm. Fohrmann-Werkzeuge, Postf. 146, W-4355 Waltrop. H

Das Stellwerk, Zeitschrift für das gesamte Eisenbahnwesen, Jahrgänge 1906-19, 24-41, total 33 Bände. Angebote an: A. Gugger, Solothurner Str. 39, CH 3303 Jegenstorf

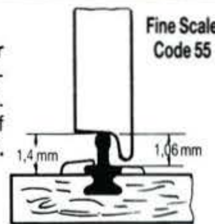
10 Güterwagen Kleinbahn Röwa, guterh., FL-Achsen, Bügelkuppl., DM 50,-. Dr. Bausch, Schulweg 8, 7545 Höfen



Der Geheimtip! Das neue PECO **H0 Fine Scale-Gleis mit 1,9 mm niedriger Profilhöhe** (Code 75) und 0,8 mm Profilbreite. Hier läuft nichts auf und fällt nichts rein. Und für N-Bahner PECO **N Fine Scale-Gleis mit 1,4 mm Profilhöhe** (Code 55). Den deutschen PECO-Katalog incl. Planungsbogen für H0 + N erhalten Sie gegen DM 4,00 in Briefmarken oder gegen Überweisung auf das Postgirokonto Nr. 4249 18-209 beim Postgiroamt Hamburg. **Best.-Nr. ME 92 P.**




WEINERT MODELLBAU
Mittelwendung 7, 2803 Weyhe/Dreye

Verk. H0/H0e-Material, sowie Kleinserien u. Eisenbahnliteratur. D. Messing, Georgenstr. 11, O-3600 Halberstadt

Piko-Material, Fachbücher, Modelleisenbahner, Schilderlaternen. H.P. Lucht, Hesterweg 6 a, O-2800 Ludwigslust

FAULHABER MOTOREN

Faulhabermotoren von 10–35 mm Durchm., dazu Getriebe 3:1 bis 948.000:1, Zahnräder, Zubehör. Telefunken-Solarzellen, Solarmodule, Solar-Demos usw. Katalog gegen DM 6,80 in Briefmarken.

LEHNERT ELEKTRONIK VERSAND,
Am Taubenloch 35, 6927 Bad Rappenau.

MODELLBAUMESSE DORTMUND v. 8.–12.4.92, HALLE 4 – Stand 4046

Märkl. Sp. 1, Umbau, Wag., Tankw., gedeckt + andere Sp. H0 Roco EL Sammler-Modell, su. Roco Pers. Wag. EP1 4210, 44238, 4429 S, 44237. T. 04182/3446

Verkaufe Rokal TT-Modelleisenbahn, sowie Zeuke, BTTB, mit vielen Raritäten, Liste gg. 2,- DM Rückporto. Benhard Schwinn, Holsteinische Str. 26, W-1000 Berlin 31, Tel. 030/877568

Blickpunkt Bahn, Eurotunnel-Presseschau, Literatur. Frank Sellke, Wasserstr. 9, W-4630 Bochum

Wir versenden ab Juni 1992, Roco-Sondermod. Österreich, telef. Anfragen u. T. 0043/61358362 H

Wer sucht Sp. "S"? Fast alles was hergestellt wurde, nur zusammen f. 4000,-. C. Höntsch, Hauptstr. 41 O-8291 Schnorkau

Verk. umfangr. Material BTTB, Loks, Wagen, Zub., alles BTTB u. Pils Gleis TT, 905 der Frzg. unbenutzt. Insges. o. in großen Teilen, keine Einzelstücke, Preis n. Vereinb., Liste anfordern: C. Köhler, Spreestr. 20, O-1190 Berlin, Tel. 55439957

Verk. Piko + Guetzhold H0, D-Loks + Wagen, Liste gegen 2,- in Briefmarken. R.Schotte, E.-Andre-Ring 48, O-3500 Stendal

LOKSCHILD 99586, Rbd Dresden, Bw Aue, Gattungsschild K 44.7, gegen Gebot. Tel. 0202/474043

Meb., 12.87, 7.88, 11.88, 5-7.89, 9.89, 11-12.89, 1-12.90, 1-12.91, Eisenbahnkalender 1980-88, Reisezug, Wagenarchiv I, Diesellokarchiv, Dampflokarchiv II u. IV. Die Selketalbahn - Signalbuch, Ausgabe 1950, zu verkaufen. Angebote an: B. Risse, Grenzstr. 18, O-8400 Riesa

Verk. LGB-Literatur, neuwertig, 40% Preisnachlaß, u. Modelldampfmaschine. W. PEETZ, Michelangelostr. 83, O-1055 Berlin

Lima H0 AE 3/6, Pw Posti Wg., Trafo FZ 1, Schien., Weichen (Roco) u. Zub., 170,-, viele EM/EJ/EK u. a. Liste - Freiumschl. Brandner, Wismarer 10, W-3330 HE

Verk. kompl. N-Anlage m. Zubehör, Grundplatte 1250mm x 780mm, zwei Stromkreise, es kann noch neu gestaltet werden, Loks u. Wagen. H. Jannaschk, Ahrenshooper Str. 25, O-1093 Berlin

Div. Eisenbahnzeitschr. abzug. (sehr preiswert), z.B. Eisenb./Modellb. Magazin, Jg. 86-12, Hefte 20,-. Nachn. Vers. gegen 10,- mögl. Wolzenburg, Im Bökel 16, W-5600 Wuppertal 21, Tel. 0202/461404 ab 16 Uhr. Liste kommt auf Wunsch

Berliner Zeuke-TT-Bahnen

Berliner TT-Modellbahnversand am U-Bahnhof Seestr.
Heinz Krümmling · W-1000 Berlin 65 · Seestraße 42

Wir sind umgezogen. Sie finden uns jetzt am U-Bahnhof Seestraße – Kreuzung Seestraße/Ecke Müllerstraße

Krüger TT Autotransportwagen, Komplett-Bausatz, blau, grün oder orange . . . . . 36,—
TT-Drehscheibe – neue Ausführung . . . . . 270,—
Zurüstsatz für MK-Modell MAN (Spoiler usw.) 2,50
TT Bus Airport Transfer . . . . . 10.50,—
In Kürze lieferbar: Trabant Kombi TT: Post grau, Trabant Kombi TT, Trabant Kombi TT: Post gelb.
02123 Dampflokomotive BR 01 122, DRG . . . . . nur 179,—
02213 Dampflokomotive BR 81, DRG (Goldbeschriftung) 64,—
02233 Dampflokomotive BR 56, DRG (Goldbeschriftg.) 115,—
Jeike TT: Gehäusebausatz, roh, VT 135 (vierachsig) ohne Drehgestelle, unlackiert . . . . . 125,—
Neu: Zeuke-Bemo HOm-12-mm-Zug-Set: Die Spreewaldbahn . . . . . 195,—
Neu: 02636 Diesellok BR 236 DB, schwarz . . . . . 57,—
02232 Dampflok BR 31 im Fotoanstrich, limitiert . . . . 163,—
13310 Eilzugwagen 3. Klasse DRG, beleuchtet . . . . . 33,—
13320 Eilzugwagen 3./2. Klasse DRG, beleuchtet . . . . . 33,—
KRÜGER 5707 Flexgleis 70 cm(!) 1,8 mm . . . . . nur 4,40
Musterflexgleis 1,8 mm ca. 23 cm, zum Testpreis . . nur 1,50
KRÜGER 5760/61 Vollprofilweiche 12°, je Stück . . . nur 19,30
KRÜGER 5762/63 Weichenbausatz 12°, je Stück . . . nur 15,—
KRÜGER 6046 Metall-Speichenradsatz 8 mm . . . . . nur 1,40
MIKADO SAMMLERKATALOG: Alle TT-Modelle . . . nur 24,—

Weitere Informationen erhalten Sie gegen Rückporto. VERSANDAUFTRÄGE über 100,– DM portofrei, wir liefern so schnell wie möglich.

H0-Stadtauflösung, biete preiswerte Stadthäuser ab 2,-, von Vollmer/Kibri. Außerdem vollausgebautes Faller-Riesenrad für 120,-. Info: 0221/763986

AUFLÖSUNG TT: ca. 85 Wagen (80% Metallrds.), ca. 10 Loks (E 70; BR 50u.a.), viel Zubehör u. Literatur. Preis VS (nur kompl.). T. Lehmann, Im Herrengarten 17, 6943 Birkenau/Odenwald

Biete ME 12/52, -1990, 1954 ohne 9.55, o. 7.75, o. 2.81, o. 12.82, o. 10.+12.83, o. 2.+3.+10.+12.84, o. 6.+7.+12.85, o. 1.-4.+6.+7.88, o. 4., insgesamt 437 Hefte. G. Kühne, Hermann-Fischer-Str. 4, O-9262 Frankenberg

VIDEO, Voll- u. Schmalspurdampf, Straßen- u. Feldbahnvideos von Schienen-Video West, Postfach 2651, W-4840 Rheda-Wiedenbrück H

Verk./Tausch: Literatur, Kl. Eisenbahn TT, 20,-; Dampf zw. Weser + Ems, 25,-; Dampflokomotiven, 25,-; Große Zeit der Eisenbahn, 45,-; Suche: Straßenb.-Archiv 6, Jahrbücher 1975, 1978, 85, 86, 87. G. Krebs, Bahnhofsstr. 32, W-3333 Büddenstedt

Biete Broschüre "Spreewaldbahn - eine Chronik", EVP 7,90,- plus Porto. H. Großstüch, H. Mann Str. 15, O-7513 Cottbus

MEB 59, geb. 1966-1991, ME-Kalender 1970-jetzt, EB-Kalender 81-90, Signalbuch 58, Kursbuch 60/61, DMV + EB-Literatur u.v.m., Liste anfordern gegen Freiumschlag, Preis VB: Peter Frey, Platanenstr. 51, O-7072 Leipzig

In TT BR 103 DR/BR, V36, DB/V36, DR/BR 107/YM 32/T435/BR 221 DB, ohne Beschr., rot/elfenbein, YC 1 CCCP/3achsiger Reco-Wg., 4 St., Weinfaßwg./SNCF. Angebote an: B. Risse, Grenzstr. 18, O-8400 Riesa

Biete PIKO H0, neu, z.B. BR 56, 90,- DM, BR 75 Sächs., 65,- DM; dito+3 Wg., 115,- DM; techn. Spielz., Fernst.-Mod., RC-Cars. Liste gg. Freiumschl.: Michael Schubert, Am Stemmelteich 25, W-3180 Wolfsburg 1

Rokal-Gleise u. e. -Weichen (Hohlprof.), sowie BTTB Gleise (neu), preisw. Liste gg. Freiumschl.: B. Rothenberger, Junkerrech, W-6580 Idar-Oberstein

H0/TT/N, Loks u. Wagen, (ehem. DDR-Prod.), sowie div. Eisenbahn-Literatur. Liste gg. Freiumschlag: Helmut Pelz, Gutenbergstr. 25, O-3024 Magdeburg

Werkzeuge, Maschinen, Kleinstprofile, Metall und Holz, Bleche, Sperr- und Balsaholz, Muttern und Schrauben M 1 - M 6, Ritzel, Stirnräder u. Schnekken, für Modellbauer und Modellbahnzubehör. Katalog (ca. 235 Seiten) anfordern mit DM 9,– in Briefmarken
Haible KG · Postfach 1607 · 7910 Neu-Ulm

Verk. Gützold SVT 4tlg., viol./beige, 2tlg. rot/beige, 2tlg. blau/beige (Rarität), 2tlg. DB, Mittelgeh. einz., Piko VT135 + Bw DR + DB + Gehäuse + Teile, BR 185 + Bw DR + DB. Anfrag. - Rückp.: W. Sallmann, Spremberger Str. 37, O-7533 Welzow

Biete in TT d.r. rollendes Mat. mot. KÖ, evtl. SKL; suche BR 38, 41 Bauanleitung BR 50; Z4 in TT: Holger Wegner, Bergeshöh 41, O-1300 Eberswalde

Märklin, moderne Spur 1: Loks + Wagen zu verkaufen. Liste bei B. Paulus, Gerokstaffel 4, W-7000 Stuttgart 1. Tel. 0711/243402

11. LEIPZIGER Modellbahn- und Spielzeugbörse

Sonntag, 26. April 1992, 10-16 Uhr, Leipzig-Zentrum, Uni-Restaurant am Augustusplatz
Info: Hans Schimpf
Ulmer Straße 10 · O-7066 Leipzig

Bing Spur "0" Anfangspackung, m. Lok "3700", s. gt. Originalzustand, im Okt., gegen Gebot, nicht unter 3000,- oder Tausch H0 M /FL. 02238/13400

Biete umfang. roll. TT-Material: (BTTB, Kleins.) u. Eisenbahnlit. Angebotsliste gg. Freiumschlag bei Wolfgang Fahnert, J.-H.-Schröder-Str. 3, W-3257 Springe 1. Tel. 05041/61419

Spur TT, fertige aus Pilz-Gleis-Material: Außenbogen-, Innenbogen-, Dreiwegeweichen, 7,5° Weichen, Entkupplungsgleise, Preisliste gg. Freiumschlag anfordern: Horst Halbauer, Kötztinger Str. 16, O-1157 Berlin

Verk. Sp. 1 Märklin-Waggons, Tankw. + Loks, Museumswagen von 1988-91; suche Roco H0 181-104. 04182/3446

Rarität in Spur 2, Krokodil in Gold, nur 50 Orig. Mac auf der Welt, Spur I Krokodil Lim. Tel. 07034/8380

Biete Sp. S, fast alle Modelle, Gleis, Uhrwer K Bahnen, nur zus. für 4000,- DM. C. Höntsch, Hauptstr. 41, O-8291 Schmorkau

Straßenbahnfotos Deutscher Betriebe, Liste anfordern, sowie Trambahnalbum u. MEB Jg. 1986; su. "Stadtverkehr" Jg. 1990, sowie Straßenbahn Fotos u. Inf. der Naumburger Tram. Ch. Sauer, Hubstr. 1a, W-7560 Gaggenau 12

Auflösung Modellbahnsammlung, Spur H0, H0e, H0m, sowie unfangreiche Literatur u. Videosammlung. Listen gg. DM 1,50 in Briefmarken anfordern. R. Werheid, Goethestr. 23, O-8400 Riesa

SCHÄFER LGB GROSSBAHN-CENTER

IHR SPEZIALGESCHÄFT FÜR ALLE



POLA · NOCH · SALOTA · MAGNUS · PREISER ARTIKEL

FERDINANDSTRASSE 30 · 6380 BAD HOMBURG V.D.H.
TELEFON 0 61 72/2 13 73 · FAX 0 61 72/65 21

PREISLISTEN GEGEN DM 3,– IN BRIEFMARKEN,

99. AUKTION VON ALTEM SPIELZEUG



Auktionshaus Klaus Graeber
Auktionator/Sachverständiger
Arrenberger Str. 6 · D-5600 Wuppertal 1
Telefon (02 02) 30 30 25/26
Telefax (02 02) 31 14 27
Telex 8591159 kraa d

Eisenbahnen der Spuren 1, 0, 00 und H0

Blechspielzeug, Autos, Militaria, Puppen, Teddybären und Literatur

Samstag, 9.5.92 ab 10 Uhr in unseren Auktionsräumen Wuppertal-Elberfeld, Arrenberger Straße 6

Besichtigungsmöglichkeit ab 9 Uhr oder nach Vereinbarung.
Auktionskatalog gegen Einsendung von 10,– DM oder auf Postgiro-Konto 198705-436, Stichwort ME



Mä E 800 LMS Bj. 1938
versteigert für 82.800,– DM

DAS STELLWERK

Nürnberger Straße 31 · 1000 Berlin 30 · Telefon 030 - 24 64 14

Normales hat jeder!

Wir haben uns spezialisiert auf:

Schmalspur: HOe + HOm + HOn3 von Bemo, Parkside Dundas, Ninelines, Meridian Models, Gecomodel, Joe Works, Sango und vieles mehr

Landschaftsgestaltung: Timber Products, Woodland Scenics (hier äußerst günstig DM 5,25/Beutel)

Baumaterialien: Wills Finecast, Scale Link, Evergreen

sowie amerikanische Modellbahnen: ein Besuch nach Berlin lohnt sich.
Unser Katalog + Listen gegen DM 3,- in Briefmarken (wird bei Kauf verrechnet).

Modell Eisen Bahner

Die nächste Ausgabe erscheint am 6. Mai! Den MODELLEISENBAHNER erhalten Sie im Bahnhofsbuchhandel und im ausgewählten Zeitschriftenhandel sowie bei diesen Modellbahnfachgeschäften, die vieles rund um das Hobby Modelleisenbahn bieten:

O-1000 Berlin

Modelleisenbahnen Günter Peter
vorm. W. Vandamme
Kopenhagener Str. 73
O-1058 Berlin

Opus Spielzeug
Dr. Sigrid Czesnick
Erich-Weinert-Straße 24
O-1071 Berlin

Modelleisenbahnen Pankow
Berliner Straße 48
O-1100 Berlin

Modellbahn-Haberditzl
Greifswalder Straße 2
O-1055 Berlin

Fa. Fritko
Modellbahntreff
Berliner Allee 98

Waggon-Treff
Rosenstraße 3
O-1170 Berlin

Detlef Appel
Modelleisenbahnen und Zubehör
sowie An- und Verkauf
Hans Otto-Straße 7
O-1055 Berlin

Modellbahnbox Karlshorst
Hermann-Dunker-Straße 104
O-1157 Berlin

J. Bostedt & Dr. Fischer
Spielwarenfachhandel
Breite Straße 13
O-1280 Bernau

Modellbahnservice
Teerofendamm 101
O-1531 Dreilinden

Neumann-Elektronik
Computer-Funk-Elektronik
Baruther Straße 27
O-1710 Luckenwalde

O-2000 Neubrandenburg

Modellbahnservice
Jan Schildhauer
Steinbecker Straße 27
O-2200 Greifswald

Modellbahn Schaft
Service- und Fachgeschäft
Postfach 12
O-2565 Kühlungsborn-West

Borrmann's Modelleisenbahn-Treff
Blutstraße 3
O-2850 Parchim

O-3000 Magdeburg

Multikauf
Modelleisenbahnen
Braunschweiger Straße 4
O-3014 Magdeburg

Modelleisenbahnen
Olvenstedter Straße 13
O-3080 Magdeburg

Fa. Liebisch
Modelleisenbahnen
Breite Straße 25
O-3500 Stendal

O-4000 Halle

Hobby-Shop
Merseburger Straße 11
O-4240 Querfurt

D. Steinbrink
Modellbahn-Service
Stieg 16
O-4300 Quedlinburg

Rittermann H. E. Ing.
Eisenbahn-, Flug-, Schiffs-Modellbau
Straße der Republik 26
O-4400 Bitterfeld

Modellbahn Ehrhardt
Benditzstraße 2a
O-4850 Weißenfels

O-5000 Erfurt

Radio-Kästner
Modelleisenbahn
Lange Brücke 44
O-5020 Erfurt

In der City
Schwabhäuser Straße 38
O-5800 Gotha

O-6000 Suhl

R. + H. Friedrich
Neustädter Straße 1
O-6540 Stadtroda/Thür.

Inh. M. Günther
Schillerplatz 2
O-6840 Pößneck/Thür.

O-7000 Leipzig

Fa. A. Nitsche -
Inh. M. Puschner
Modelleisenbahnfachgeschäft
Altranstädter Straße 44
O-7031 Leipzig

Modellbahn Felber GmbH
Kuhturmstraße 22
O-7033 Leipzig

Modellbahnen Karsten Klinger
Prager Straße 275
O-7039 Leipzig

Bernd Mißler
Spielwaren und Modellbahn
Martinstraße 3
O-7050 Leipzig

Henry Demmler
Elektromeister
Schillerweg 4
O-7126 Mölkau

Böcking & Sohn
Modelleisenbahnen
Spremberger Straße 26
O-7500 Cottbus

Horst Bergmann
Fachhandel Modellbau/-bahnen
Kirchplatz 1
O-7840 Senftenberg

O-8000 Dresden

Modellbahn Hans Dieter Hertel
Konkordienstraße 38
O-8023 Dresden

Modellbau Peter
Reicker Straße 104
O-8036 Dresden

Firma Schubert
Modelleisenbahnen
Hüblerstraße 17
O-8053 Dresden

Modellbahn Liebscher
Zwickauer Straße 158
O-8027 Dresden

Modellbahn Pofand
Alte Poststraße 7
O-8293 Königsbrück

Hobby-Boutique Werra Stelzner
Ernst-Thälmann-Straße 4
O-8312 Heidenau/Sachsen

Sebnitzer Modellbahneck
Burggässchen 1
O-8360 Sebnitz

Fa. Kaufer
Klein-Technik-Laden
Inh. Ortrun Kaufer
Hauptstraße 44b
O-8505 Neukirch

Elektro-Quelle
Neusalzaer Straße 17
O-8600 Bautzen

Spielzeugland
Inh. Marlies Reuß
Rittergasse 3
O-8700 Löbau

Modellbahn-Boutique
Inh. Bärbel Siller
Löbauer Straße 11
O-8705 Ebersbach

Christians Modellbahnboutique
Christian Haltegel
O-8706 Neugersdorf

Haltepunkt A. Jähne und M. Teichgräber
Johannisstraße 8
O-8800 Zittau

Uhlmann Modelltechnik
Fachhandel und Servicebetrieb
Trebeweg 1
O-8051 Dresden

O-9000 Chemnitz

Modellbahnhof Steffen Rühle
Dresdner Straße 27
O-9292 Geringswalde

Fa. W. Oelmann
Inh. Ralf Oelmann
Griefensteinstraße 5
O-9377 Thum

C. A. Schieck
Modelleisenbahnen
Auerhammer Straße 1
O-9400 Aue

Modelleisenbahnfachgeschäft und Service Peter Lorenz
Forststraße 13
O-9412 Schneeberg-Neust.

Modellbahn Spitzer
Albertistraße 16
O-9800 Reichenbach

Spielwaren u. Elektroartikel mit Modellbahnen und Service
Torstraße 2
O-9512 Kirchberg

W-1000 Berlin

Modellbahnen am Mierendorffplatz GmbH
Mierendorffplatz 16
W-1000 Berlin 10

Spielkiste, Spielwarenhandel GmbH
Senftenbeger Ring 13
W-1000 Berlin 26

LGB Markt
Modellbahn Fachgeschäft
Inh. Brigitte Kreutlein
Holzhauser Straße 59
W-1000 Berlin 27

Michas Bahnhof
Nürnberger Straße 21
W-1000 Berlin 30

Das Stellwerk
Nürnberger Straße 31
W-1000 Berlin 30

Lokschuppen
Markelstraße 7
W-1000 Berlin 41

Modellfahrzeug Hermann
Hähnelstraße 11a
W-1000 Berlin 41

Peter Brause
Modelleisenbahnen
Drontheimer Straße 1
W-1000 Berlin 65

Modellbahn Pietsch
Prühsstraße 34
W-1000 Berlin 42

Modellbahn
Dominikusstraße 25
W-1000 Berlin 62

Modellbahnen in Zehlendorf
Berliner Straße 37
W-1000 Berlin 37

Modellbahnen Turberg
Rankestraße 24
W-1000 Berlin 30

Schiffs- und Modellbahn-Studio
Joachim-Friedrich-Straße 26
W-1000 Berlin 31

Neumann-Station
Modell-Großbahnen
Siegfriedstraße 1
W-1000 Berlin 44

Berliner Zeuke-TT-Bahnen
Müllerstr. 124 (in der Müllerhalle)
W-1000 Berlin 65

Hobby Schult Technik
Klosterstraße 13a
W-1000 Berlin 20

W-2000 Hamburg

Modellbahnhof
Oststeinbek
Im Hegen 4
W-2000 Oststeinbek

Modellbahnshop Beurich
Heußweg 70
W-2000 Hamburg 20

Markscheffel & Lennartz
Esplanade 23
W-2000 Hamburg

Modellbahnkiste
Wolter u. Altstaedt
Imstedt 31
W-2000 Hamburg 76

Modellbahn-Wilhelmy
Fischmarkt 11
W-2160 Stade

Modellbahn Offerdinger
Schülperbaum 2
W-2300 Kiel 1

Roland Modellbahnstudio
GmbH & Co. KG
Gröpelinger Heerstraße 165
W-2800 Bremen 21

Auto- und Bahn-Modellspielwaren
Kapitän-Dallmann-Straße 2
W-2820 Bremen 71

Hobby-Shop
Birgid Hatting
Bremer Straße 6
W-2950 Leer

W-3000 Hannover

Schmalspur u. Feldbahn GmbH
Limmerstr. 79
W-3000 Hannover 91

Firma Hottenrott
Bäckerstraße 104
W-3380 Goslar

Rabe's Spielzeugkiste
Holländische Straße 99
W-3500 Kassel

Modellbahncenter Tiebe
Marstall 16
W-3300 Braunschweig

W-4000 Düsseldorf

Modellbahn Breuer
Alter Markt 14-15
W-4000 Düsseldorf 12

Crefelder Lokschuppen
Modelleisenbahnen,
Modellbahnzubehör
Lindenstraße 28
W-4150 Krefeld

Modellbahn-Service
Inh. Jürgen Bergschneider
Lotter Straße 16
W-4500 Osnabrück

Der Lokschuppen
Modellbahnen-Autoshop
Märkische Straße 227
W-4600 Dortmund 1

Würz Modellbahnvertrieb
Thusnelda Straße 19
W-4600 Dortmund 1

Modellbahntreff
Marsbruchstraße 133
W-4600 Dortmund 41

W-5000 Köln

Peter W. Feldhaus GmbH & Co.
Spiel Aktuell
Schildergasse 46-48
W-5000 Köln 1

Matschke Modellbahn
Schützenstraße 90
W-5600 Wuppertal 2

Modellbahn-Center Leverkusen
Christel Steiner
Bensberger Straße 80
W-5090 Leverkusen 1

W-6000 Frankfurt

Hobby Haas
Braubachstraße 36
W-6000 Frankfurt 1

Modell Jan
Horst-Dieter Slesina
Waldschmidstraße 46
W-6000 Frankfurt 1

Modellbahn-Depot Jung
Odenwaldstraße 23
W-6090 Rüsselsheim

Modellbahn
Spiel- und Hobby-Treff
Dalbergstraße –
Ecke Albanusstraße 80
W-6230 Frankfurt 80

Weisenauer Modellbahnladen
Wormser Straße 91
W-6500 Mainz 1

KS-Modellbahnen
Binger Straße 6
W-6531 Waldlaubertsheim

Klaus Schumann
Modellbahnen
Schützen-/Ecke R.-Wagner-Straße
W-6904 Eppelheim

W-7000 Stuttgart

Modelleisenbahn-Center
Christophstraße 2/
Ecke Tübinger Straße
W-7000 Stuttgart 1

Eisenbahn-Treffpunkt Schweickhardt
Rathausstr. 94
W-7050 Waiblingen-Beinstein

Wagner
Modellbahntechnik
Schmiedeweg 6
W-7071 Durlangen

Hobby Eberhardt
Kirchbrunnenstraße 16 + 23
W-7100 Heilbronn

Modell-Bahn-Hennig
Mannfred Hennig
Bahnhofstraße 1
W-7250 Leonberg

Modellbahn Seyfried
Durlacher Straße 12
W-7530 Pforzheim

Der Spielzeugladen
Jürgen Heilig
Heiligenberger Straße 10
W-7798 Pfullendorf

W-8000 München

Der Bahnladen
Schleißheimer Straße 80
W-8000 München 40

Bufe-Fachbuchzentrum
Donnersbergerstraße 57
W-8000 München 19

Modellbahn Herrmann
Gibitzenstraße 17
W-8500 Nürnberg 70

Modellbahn Ritzer
Bucher Straße 109
W-8500 Nürnberg

Modellbahn und Autoladen
Inh. Wolf
Kapuzinerstraße 23
W-8600 Bamberg

A-1050 Wien

Rudolf Wernegger
Margaretenstraße 160
A-1050 Wien

A-4020 Linz

Hobby- und Modellbau
Handelsgesellschaft m.b.H.
Bürgerstraße 14
A-4020 Linz

CH-5432 Neuenhof

Tivoli
Hobby + Modellbahnen AG
Zürcherstraße 156
CH-5432 Neuenhof

CH-3011 Bern

Walter Gschwander
Modelleisenbahnen/Modellautos
Spitalgasse 24
CH-3011 Bern

Sie sind Modellbahn-Fachhändler? Und Sie möchten den MODELLEISENBAHNER jeden Monat anbieten? Rufen Sie an: Frau Knöll, Tel. 0711/2043-506 oder Frau Olboeter, Tel. Ost-Berlin 2315071. Wir machen Ihnen ein Angebot und nehmen Sie in der nächstmöglichen Ausgabe auf.

Biete

Biete Sonderbierwagen N + H0, Liste geg. Freiumschlag. L. Nacke, Bornstr. 8, 3013 Barsinghausen

Biete: Loksch. BR 44 (EDV), 118, 131, 132, f. Sch. Henschel, BW-Sch. Lit. Ek+TP; suche: Loksch. BR 78, 93, 120 f. Sch. DL, Loklp.: K. Karen, Caspar-Neumann-Str. 5a, O-6104 Wasungen

Versch. Hefte ME, von 59-69, 1970-1979 komplett, andere Modell- u. Eisenbahnlit. Liste anfordern: Rainer Lange, Wehrstr. 31, O-7840 Senftenberg

Biete Roco 4125 B (BR 17, DRG), Liliput 9500 (95 011, DRG, schw.), neu und originalverp.: M. Galle, Baumschulenstr. 42, O-1195 Berlin

Liliput "Vindobona" EX SVT 137, neu, O-Karton, DM 250,-: Pedersen, Mönchstr. 5, W-4900 Herford

Straßenbahn-, Feldbahn- + Eisenbahn-Videos, In- u. Ausland, von Schienen-Video, Postfach 2651, W-4840 Rheda-Wiedenbrück. H

Einbau von Digitalbausteinen der Systeme Fleischmann und Arnold und Trix: Winfried Lucht, Gartenstr. 141, W-5303 Bornheim 2

Neue Eisenbahn-Kurier Zeitschrift, ab Mai 90 bis Dez. 91, Spezialkurier Nr. 15-21 u. Taschenb. v. Horst Obermayer günstig abzugeben: L. Meyer, Laurentiusstr. 8b, W-8500 Nürnberg 60, Tel. 0911/645105

Rokal + BTTB (z.B. neue T3). Liste gg. Freiumschlag von I. Vierk, Billwerder Str. 29a, W-2050 Hamburg 80

Märklin Spur 1, einige Güterwagen zu verkaufen: W. Haacks, W-04181/36120

Sammlungsauflösung 40 u. TT, sehr preiswert, bitte Listen anfordern. Tel. O-5276894 Ostberlin

Märklin: 1990 Postpaketwgn., 1400,- DM; 1991 Werksfeuerwehr, 1500,- DM; Schweppes Zug I, 140,- DM. Tel. W-089/936886 oder Fax 089/9305219



Suche

Suche deutsche Bahnlaternen vor 1945, sowie Uniformteile, Spitzenbezahlung. O. Masjohusmann, Reinsburgstr. 158, W-7000 Stuttgart

Fachschriftsteller sucht Eisenbahnbücher vor 1945, Zeitschriften Lokomotive, Organ, Lokbeschreibungen DV 930 Dampf, Diesel, E und V, Lokschilder alte Nr. Jürgen U. Ebel, Voßhof 1, W-4404 Telgte

Märklin H0 und Trix-Express H0, Märklin Spur 0 u. Blechspielzeug, Fleischmann Spur 0 sucht Sammler, Top-Zustand bevorzugt, aber auch defekte Dinge finden Interesse. Grosskopf, Petersstr. 55, W-4150 Krefeld, zahle gut! Tel. W-02151/22891

Märklin, Bing, Kraus Fandor u. Blechspielzeug gesucht. Tel. W-0211/292229

Wer hat in N Tender u. Tender-Gehäuse aller Art (außer Kab.), evtl. auch def., günstig abzugeben? Angebote an Tel. W-030/4969246

Su. PIKO-H0, bitte Preisli. zusenden od. Suchli. anfordern. Stang, Alfred, Atzlrichter Weg 6, W-8450 Amberg

Alte Aktien der Trusebahn Osterburg, dt. Pretzier Heudeber Matier KLB, Sammler zahlt 500,- DM pro St.: B. Kobedanz, Vosshagen 25, 2000 W-Wedel, Tel. 04103/89829

Suche H0m-Material von Herr, Lokschilder, Laternen usw., Biete ROCO Mariazellerbahn H0e, kpl. neuwertig, ME 1981-89, gebunden, Literatur transpress, PIKO M 61, H0e technomodell. Th. Biewald, Tel. O-9292 Geringswalde 757

Suche von Zeuke V 200 SI, V 75, V 180004, E 42035, Kesselwagen Esso u. Aral, PWi Braun SI, Donnerbüchsen Braun SI u. blau-beige, alles bitte in einwandfreier Erhaltung. Siegfried Binek, Teodor Loos Weg 20, W-1000 Berlin 47. Tel. W-030/6612689

Wer hilft uns? Wir suchen Videoaufnahmen von den Modellbahnausstellungen: Schneeberg, Dez. 86, 87, 88, 89; Lößnitz, Juli 88; Crottendorf, Aug. 89; Aue, Okt. 89, Grünstädtl, Okt. 90: Kurt Große, Ph.-Müller-Str. 2, O-9412 Schneeberg

Su. blaues Gehäuse für BN 150: B. Roch, Mozartstr. 2, W-6719 Eisenberg

Suche Inhaltsverzeichnis des Modelleisenbahner 1952-1979, evtl. Kopien. I. Kofenauer, Paul-Bertz-Str. 193, O-9044 Chemnitz

Suche von Piko und Gützold: H0-Loks u. Triebwagen, auch Wagen, auch uralt, defekt, Einzelteile. Listen bitte an Jens Näder, Hämmelsgasse 12a, W-6980 Wertheim

Sammler su. H3A od. S4001-Mod. in H0 zu kaufen, auch Einzelteile od. defekt, weiterh. Bilder od. Zeichn. von H3, H3A, H6, S4000 u. G5, auch leihweise. Bernd Weiss, Neuwiesenweg 1, W-7181 Satteldorf. 07951/44061

Faller-B-390 = BMW-Autohaus, auch teilweise: Haufe, Lommatzscher Str. 16, O-8030 Dresden

Suche: Temos-Bahnhof-Frankenhain, Bauwerke an d. Strecke u. im Bahnhof in Holzausführung, Krananlagen, Bäume, Gebäudemodelle, alles in H0, DDR-Produkt. d. 50-60er Jahre, Personenwag. PR 98 Gebert E46 Santa-Fe-Ausführung, 03 Schicht: Bernd Macholdt, Adam-Ries-Str. 9, O-5023 Erfurt

Wer baut und liefert bzw. verkauft H0m-Anlage (Motiv RhB/FO/BVZ)? Peetz, Michelangelo-Str. 83, O-1055 Berlin

Lok-Nr.-Schilder, gg. gute Bezahlg.: H. Flader, Goethestr. 66, O-1160 Berlin

Suche: Indianer-, Ritterfiguren usw., Tiere (aus tonartiger Masse, innen Drahtverstärkung), Ritterburg, Bauernhof, Pferdegespanne u. a. Fahrzeuge von LINEOL u. ELASTOLIN (Hausser), biete faire Bezahlung o. Tausch gegen Modellbahnmaterial. H. Lang, Bangemannweg 7, W-3000 Hannover 91, Tel. 0511/414101



Suche

Suche ständig H0, H0e, H0m, neu u. auch def., Ersatzt. H0, H0m H0e, TT u. 0, biete Rep., H0, TT usw., Pappbaus. H0 u. H0e m. Bausatzmontagen aller Fabrikate u. Umbauten, Entwürfe u. Bau von Zubehör al. Art, Umlackier. n. Beschr. J. Peters, Friedrichstr. 5, O-3705 Ilsenburg

Suche Betriebsbücher der DR, besonders 58 1408, Tausch ist mögl. A. Dittmann, Großmann Str. 66, W-6200 Wiesbaden

Suche Rokal TT, Schweiz. Lok AE 6/6 (Gotthard-Lokomotive). Angebote an: R. Glanzmann, Sagigut 8, CH 5036 Oberentfelden

Für eine Ausstellung suche ich größere Trabant-Spielzeugautos m. Aufzieh.- u. Schwungrad, Antriebe aus DDR-Herstellung u. Trabant 500/601 H0-Modelle u. andere ältere DDR-H0-Modell-Autos. Wer kann helfen? W. Meinecke, Habigerstieg 17, W-2100 Hamburg 90

N-Anlage, reparaturbedürftig, wer hilft evtl. gg. Bezahlung? W. Mönig, Tel. W-02131/541936 n. 17 Uhr

Suche: H0 Piko BR 84, VT 135 VB 140, ME 4/52, Strab.-Archiv Bd. 5, aus Piko-Katalog 426/872 452/122, 5/6329/001, 5/6329/002, 5/6327/001, 5/6327/002, sowie alten u. defekten H0-Piko-Schrott. Tel. O-Magdeburg, 500118

Kr.b. Osterode-Hare-Kreiensen, Fotos/Infos, Panier V 28-H0e, Flm. "N" BR 91, 2x ges. T. 05341/392463, R. Schöner, Weser 9, W-3320 Salzgitter 51

Suche Primex-Rheingold-Zug, auch gebraucht, sowie Primex-Lokomotiven (Dampf). Eberhard Geier, Noorderpad 11, W-2941 Spiekeroog

Suche H0e/H0m-Fahrzeuge, u. a. v. Herr, Zeuke, Technomod., Bemo. Liste m. Preisang. an Wolfgang Fahnert, J.-H.-Schröder-Str. 3, W-3257 Springe 1. Tel. 05041/61419

Suche Märklin H0 Art 3159, ÖBB 1020.02 (orange), sowie Märklin Art.-Nr. 3067 MY 1100 DSB mit der einger. Ahmten-Krone. Kurt Grässle, Drosselweg 16, W-7918 Illertissen

Suche von Piko 4achsigen Kesselwagen Leuna Werke, Piko Nr. 5/6424/018. Tel. W-0521/85816

Vater/Sohn-Sammlerteam sucht alles von Märklin, auch defekt oder reparaturbedürftig, insbesondere Spur 0, dringend gesucht: Innenleben inkl. Fahrgest. f. HR 700 u. andere Spur-00-Ersatzteile. Chiffre ME04/583286

Suche alte Dampfmaschinen, Antriebsmodelle u. Eisenbahnen. K. Benkmann, Postfach 1138, W-5210 Troisdorf, Tel. W-02241/77970

Suche Fotos vom DR-Dampfeinsatz vor 1970. P. Wiktor, W. Koenen Ring 3, O-4059 Halle/S.

Bahnlaternen u. Uniformteile von vor 1945 gesucht. Olaf Masjoshusmann, Reinsburgstr. 158, W-7000 Stuttgart 1, Tel. (0049) 0711/655106, abends

Suche: Schmalspurbahn-Archiv, Rügensche KLB, Schmalspurbahnen in Sachsen: H.-U. Zöller, Eichenstr. 1a, W-5600 Wuppertal 2

Dienstkleidungsvorschrift der Dt. Reichsbahn, derzeitiger Stand - zu kaufen gesucht (auch Kopie): Monika Maier, c./o. Postfach 1149, W-7320 Göppingen

Suche alle Typen N-Motoren der ehem. DDR-Produktion: Berger, Frommhagenstr. 26, O-3500 Stendal

Tausche

Bundeslg.-Ball Eintr. Frankfurt, m. Autogr. d. Spieler, gg. Lok-BW-Schilder. H. Holst, 3185 Velpke, Am Sportplatz 4, Tel. 05364/3935

Verschiedenes

Trsp.-Koffer für jede Spur! Alle Größen, mit Schaumstoffbettung, stabil u. elegant. Th. Krings, Fr.-Ebert-Ring 45, W-4440 Rheine, 05971/84643

Biete Hruska BR91, TT, BRO 1, Lil.-Stopfmasch., alle m. Faulhaber-Motor. Suche M+F-BS BR99. 73-76, Liliput Stopfmaschine, BR91, Drehkapazität f. Kleinstteile. R. Lachs, O-1142 Berlin, Schwarzburgerstr. 15, 9316173

"Vom Schienenfahrrad zum Turmtriebwagen", auf 270 S. alles über Draisinen. S. John, Usingerstr. 18, W-6360 Friedberg 2

Suche Erfahrungsaustausch mit Besitzern von Spur-S-Anlagen (VEB-Stadtilm 50er Jahre). Friedrich Nosske, Luitpoldring Haus 31, W-8011 Vaterstetten

46 neue Eisenbahn-Postkarten in Sicht, gleich zu Ihrem Händler gehen und fragen, ob die "Neuen" schon da sind, oder Liste anfordern und bei uns direkt bestellen, sofern kein Händler in der Nähe. **der bahnladen,** Albrecht Sappel KG, Schleißheimer Str. 90, W-8000 München 40 H

Neu: 1000 Seiten Märklin 00/H0 in Koll's Preiskatalog 1992. Jetzt im Handel oder vom Verlag Koll, Brandenburger Str. 36, 6380 Bad Homburg, Tel. 06172/302456

Was Sie kennen noch nicht unsere Drasinen-Sammlung? Beschreibung dieser und aller Draisinen-Arten auf 270 Seiten Bezug. Stefan John, Usinger Str. 18, W-6360 Friedberg 2

Biete H0e-Güterw.-tm 8 Stück, E-44 (AEG), Straßenbahnarchiv 7, Espewe-M., z.B. Dampfwalze gegen Telefonkarten. Alles anbieten! Vogel, Schilfhof 21, O-1585 Potsdam

Wer kann helfen? Suche Angaben über 351041-9 BW-Einsätze, von - bis, Ausmusterung usw. Robby Graupner, Bruno-Taut-Ring 129, O-3038 Magdeburg

der bahnladen auf Reisen, vom 8. bis 12 April in Dortmund auf der "intermodellbau" Halle 6, Stand 6034, ist wieder exquisites und aufdringliches Verkaufsgebrüll zu hören, hingehen, ordentlich Gage dabeihaben und kaufen-kaufen-kaufen. H

Vom Schienenfahrrad zum Turmtriebwagen, auf 270 Seiten erfährt man hier alles über Draisinen und Klv. der DB, DR, ÖBB u. SBB, Bezug: S. John, Usinger Str. 18, W-6360 Friedberg 2

Zahnräder aller Art, n. Muster o. Zeichnung, Einzelanfertig. in Stahl, Mess. o. Kunststoff fertigt schnell & preiswert: R. Carstensen, W-4595 Lastrup. Tel. 04472/346. Fordern Sie unverbindl. & kostenl. KVA! H

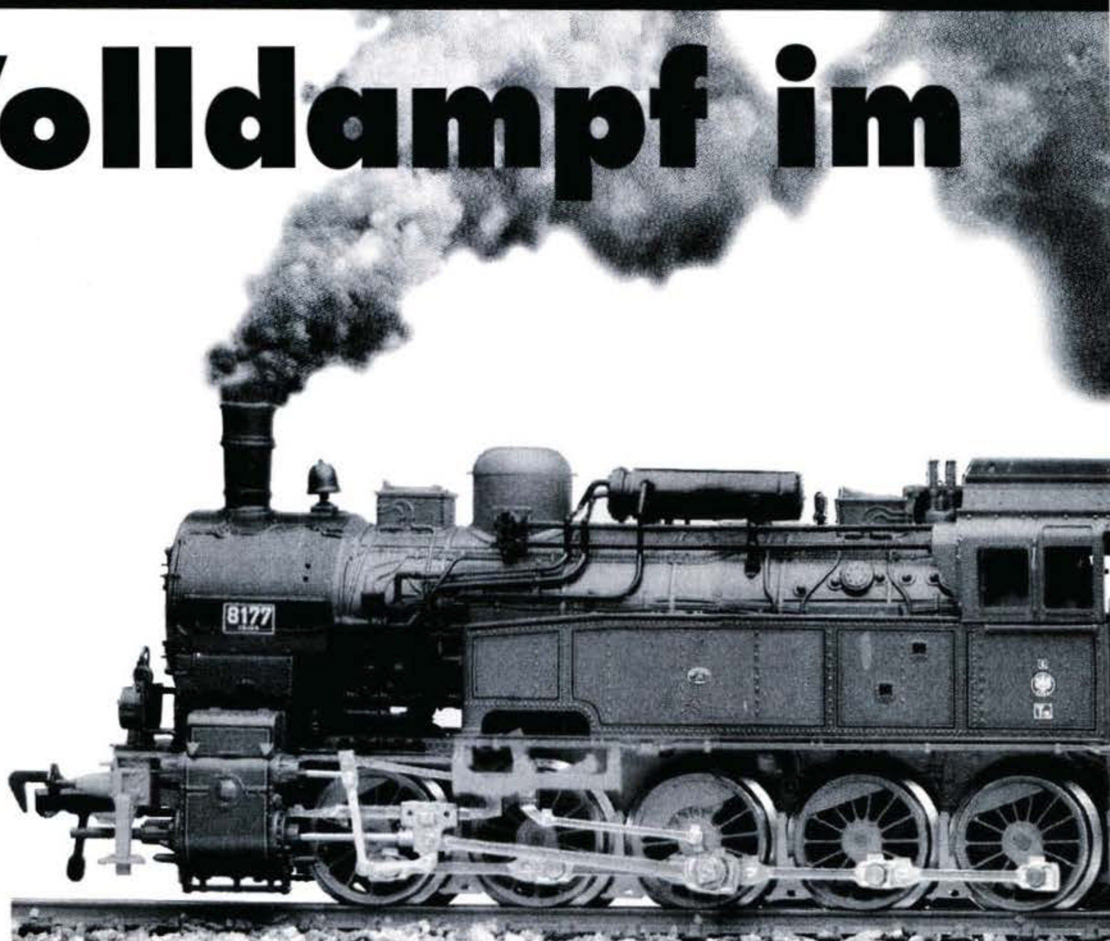
Veranstaltungen

10. Int. Kraichgauer Modellbahnen- und Spielzeugtausch und Markttag, mit großer Modellbahnen-Ausstellung am **Samstag, 21. März 92, in 6920 Sinsheim,** Elsenzhalle von 10 - 17 Uhr. Veranstalter: Eisenbahnfreunde, Kraichgau e.V., Info. Tel. 07261/62511

1 Woche Modellbahn-Urlaub, m. Gleichgesinnten i. d. Rhön! Info-Prospekt bei U. Schoenfuss, -cmt-, 02173/76296, Anfragen! Eilt sehr! Termin: 09.-16.4.92

Biete • Suche • Tausche • Biete • Suche • Tausche • Biete

Mit Volldampf im



Modell Eisen Bahner

& Bahn Welt

Die meistgekaufte Eisenbahn-Zeitschrift für Vorbild und Modell zwischen Ostsee und Erzgebirge.

Jetzt gemeinsam auch in den alten Bundesländern erfolgreich.

WENN...

- ...Sie Lokomotiven und Wagen suchen
- ...Sie Ersatzteile für Steuerungs- und Gleissysteme verkaufen wollen
- ...Sie Zubehör brauchen, um Ihre Anlage mit Dioramen und Modellautos auszustatten,

...DANN sitzen Sie im MODELL EISENBAHNER genau richtig.

Füllen Sie einfach den Bestellschein aus, und in der nächsten Ausgabe liest die riesige Eisenbahn-Fangemeide in Deutschland Ihr Angebot oder Ihren Wunsch.

Abfahrt ist bei der
T&M Verlagsgesellschaft
Anzeigenabteilung. Modell Eisenbahner
Borkumstraße 2
O-1100 Berlin-Pankow

Bitte schicken Sie Ihre Anzeige dorthin.

Anzeigenschlußtermin für die Ausgabe 5/92 ist am 8. 4. 1992. MODELL EISENBAHNER 5/92 erscheint am 6. 5. 1992.

KLEINANZEIGE

❑ **Privatanzeige** ❑ Gewerbeanzeige

Bitte veröffentlichen Sie folgenden Text in MODELL EISENBAHNER unter der Rubrik

❑ Biete ❑ Suche ❑ Tausche ❑ Verschiedenes ❑ Veranstaltungen

Pro Zeile maximal 30 Zeichen inklusive Satzzeichen und Zwischenräume

Zeilen	Privat DM	Gewerblich* DM
1–3	8,–	28,–
4	10,–	35,–
5	12,–	42,–
6	15,–	52,50
7	17,–	59,50

Bitte vollständig ausfüllen Chiffre-Gebühr DM 15,– *Preise für gewerbliche Anzeigen zzgl. MwSt.

Den Rechnungsbetrag buchen Sie bitte von meinem Konto (kein Sparkonto) Nr. ____________
Bankleitzahl ____________ bei der ____________ ab.

NAME/VORNAME TELEFON

STRASSE/NR. WOHNORT/PLZ DATUM/UNTERSCHRIFT

Internationaler Modellbahnwettbewerb 1991

Mit der Auflösung des sozialistischen Staatenbündnisses der osteuropäischen Länder zeichnete sich auch die Auflösung der bis dahin relativ stabilen Gemeinschaft der Modelleisenbahnverbände dieser Länder ab. Damit schien die Fortsetzung des seit Jahrzehnten stattfindenden Internationalen Modellbahnwettbewerbs als gemeinsame Veranstaltung dieser Modellbahnverbände ihr endgültiges Ende gefunden zu haben. Und dann geschah das Unerwartetet: Der Modellbahnwettbewerb 1991 fand doch statt!

Als sich Anfang des Jahres 1991 die Vertreter der Modellbahnverbände des ehemaligen Ostblocks zum Abschluß ihrer Beratung in Györ (Ungarn) die Hände reichten, war jedem klar, daß dies die letzte Veranstaltung dieser Art gewesen war. Der Deutsche Modelleisenbahn-Verband (DMV) der ehemaligen DDR, einer der tragenden Verbände in dieser Runde, hatte aufgehört zu existieren, und um den Fortbestand der übrigen Verbände sah es ebenfalls nicht gut aus. Damit schien das Schicksal einer 37 Jahre währenden Zusammenarbeit, deren jährliche Höhepunkte in den Internationalen Modellbahnwettbewerben gipfelten, endgültig besiegelt zu sein.

Und dann geschah etwas, was man in dieser Phase der wirtschaftlichen und politischen Unsicherheiten am wenigsten erwartet hatte: Die Moskauer Modelleisenbahnfreunde schufen innerhalb von 3 Monaten alle Voraussetzungen, daß der XXXVIII. Internationale Modellbahnwettbewerb 1991 doch noch stattfinden konnte. Welche Anstrengungen damit verbunden waren, kann nur derjenige ermessen, der die russische Bürokratie und die Unwegsamkeiten des Formalitäten-Dschungels in diesem Land kennt. Neben der Teilnahme der einheimischen russischen Modelleisenbahner hatten sich auch alle anderen noch existierenden Verbände des ehemaligen Ostblocks zur Mitgestaltung dieses Wettbewerbs entschlossen.

Sie wollten damit Zeichen setzen für die Beachtung der Potenzen in diesen Verbänden und für die Aufmerksamkeit durch den MOROP und seine Gremien, sind doch die meisten Verbände inzwischen Mitglieder dieser europäischen Organisation geworden.



2. Preis in der Kategorie F/H0: Diorama von E. Korcak (PL). Das Flügelsignal wurde von Z. Molenda (PL) und die Diesellok von A. Schutko (SU) gebaut.

Moskauer Impressionen

Moskau, die uralte Stadt an der Moskwa und Brennpunkt welterschütternder Ereignisse im Riesenreich des Ostens, wurde im Oktober 1991 Austragungsort dieses Internationalen Wettbewerbes. Und um eine Einschätzung vorweg zu nehmen, kann festgestellt werden: Es war ein Riesenerfolg! Ein Erfolg für die unendlich fleißigen Organisatoren in der russischen Hauptstadt und für die Begeisterung, mit der Menschen auf der ganzen Welt sich diesem einmaligen Hobby widmen.

Die Teilnehmer kamen aus Ungarn, Polen, Rumänien, der Tschechoslowakei und aus der zu diesem Zeitpunkt noch existierenden Sowjetunion. Enttäuscht waren die Organisatoren, daß trotz mehrfacher Angebote des tschechoslowakischen Verbandes an die westeuropäischen Modellbahner, ihre Modelle via Prag nach Moskau zu befördern, kein westlicher Verband die Möglichkeiten wahrgenommen hatte, freundschaftliche Bande zu knüpfen und zu festigen.

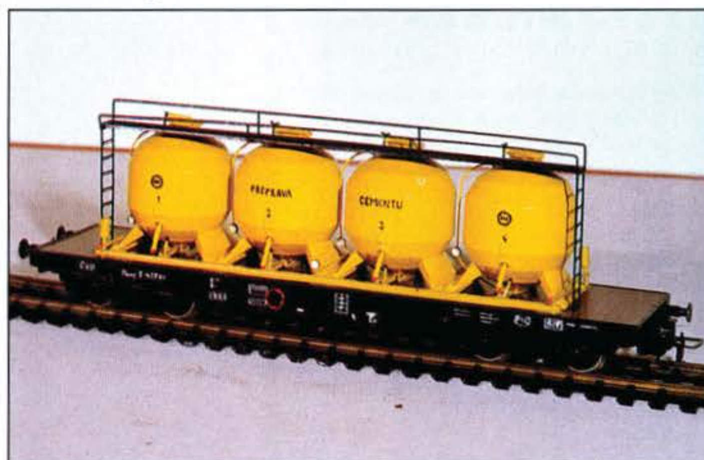
Wenn auch die Maßstäbe früherer Jahre nicht erreicht wurden, kamen schließlich doch 91 Modelle zusammen (Nenngrößen I, 0, H0, TT und N), die in 11 Kategorien eingeordnet wurden und zu bewerten waren. Dabei wurde festgestellt, daß das Niveau der vorgestellten Modelle außerordentlich hoch war. Die mit Preisen ausgezeichneten Modelle stellten in der Tat Spitzenleistungen des Modellbaus dar. Die Jury unter der bewährten Leitung von Jiři Indra hatte es nicht leicht, objektive Urteile zu fällen. Zu dicht lagen die Bewertungen gutgebauter Modelle, und mancher ließ sich von optischen Effekten mehr beeindrucken als von den äußerlich unsichtbaren Qualitäten im Inneren der Modelle.

An herausragenden Leistungen

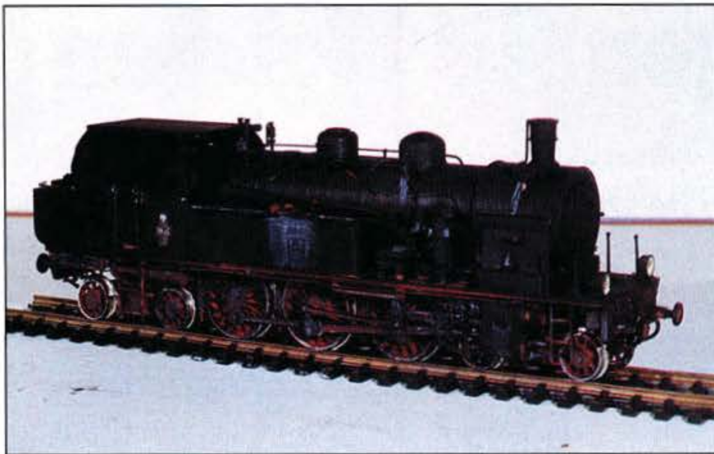
Eine totgesagte Tradition feierte 1991 ihre Wiedergeburt. Trotz der komplizierten politischen und wirtschaftlichen Situation in den Ländern des ehemaligen Ostblocks organisierten russische Modelleisenbahner den Internationalen Modellbahnwettbewerb 1991. Ob die Kräfte auch für die nächsten Jahre ausreichen werden? Unzählige Modelleisenbahner hoffen mit uns auf die Fortsetzung dieser Veranstaltung, die auch für westeuropäische Verhältnisse Maßstäbe setzte. Der MOROP sollte die Chance nutzen, um in diesen Zug einzusteigen. Ein solcher, jährlich stattfindender und nun wirklich europaweiter internationaler Modellbahnhöhepunkt stünde dieser Dachorganisation gut zu Gesicht.



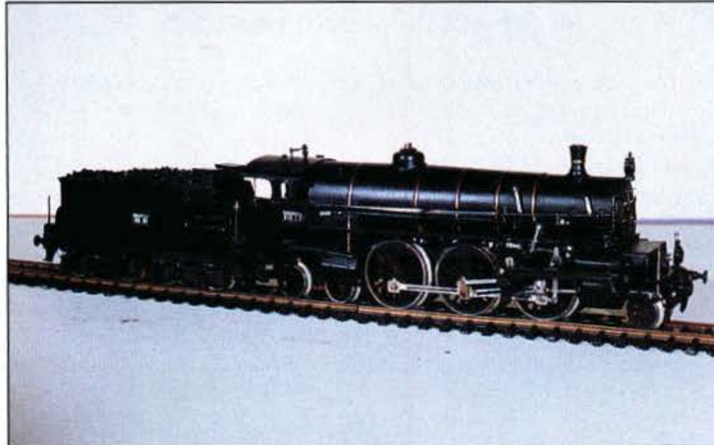
1. Preis in der Kategorie B1/H0: Selbstentladewagen der SSchD von S. Chomenko (SU).



2. Preis in der Kategorie B1/H0: Zementsilowagen der ČSD von V. Meřička (ČS).



2. Preis in der Kategorie A3/H0: Dampflokomotive Ok_o 1 der PKP von Z. Sosnowski (PL).



2. Preis in der Kategorie A1/H0: Dampflokomotive BR 310 der ÖBB von L. Fekete (H).



Ohne Preis in der Kategorie E/0: Elektrolokomotive CS 4 der SSchD von A. Tjawlowski (SU).

eines Modellbauers sind das Lokomotivmodell der Baureihe 50 und eine Kollektion von Fahrleitungsmasten von A. Wolkow (SU) zu nennen.

Die Qualität der eingesandten Modelle löste auch deshalb bei vielen Betrachtern höchste Begeisterung aus, weil die meisten wußten, unter welch widrigen Bedingungen und mit welch einfachen Mitteln viele Modelldetails entstanden. Und das ist wohl auch einer der hauptsächlichen Aspekte dieser und vieler vorangegangener Wettbewerbe, die hohe Intelligenz und der große Geschicklichkeitsanteil, den die Modellbauer in ihre Modelle eingebracht haben. Sicher, ein unter den Bedingungen einer Wohlstandsgesellschaft oftmals belächelter Aspekt, der jedoch wesentlich das Gesicht dieser internationalen Modellbahnwettbewerbe mitgeprägt und der das Ansehen der Modellbauer aus den Ostblockländern in der Welt gestärkt hat.

Am Ende wurden alle Wettbewerbsmodelle samt weiterer 31 Ausstellungsexponate vornehmlich der Moskauer Modellbahnfreunde für 2 Wochen im Zentralen Kulturhaus der Eisenbahner ausgestellt. Über 50 000 Besucher wurden in dieser Zeit registriert. Sicher keine überwältigende Bilanz für die Millionenstadt, doch diejenigen, die gekommen waren, spendeten höchstes Lob für diese liebevolle Exposition in einer so bewegten Zeit.

Text und Fotos: D. Šelecky, Bratislava

Preisverteilung

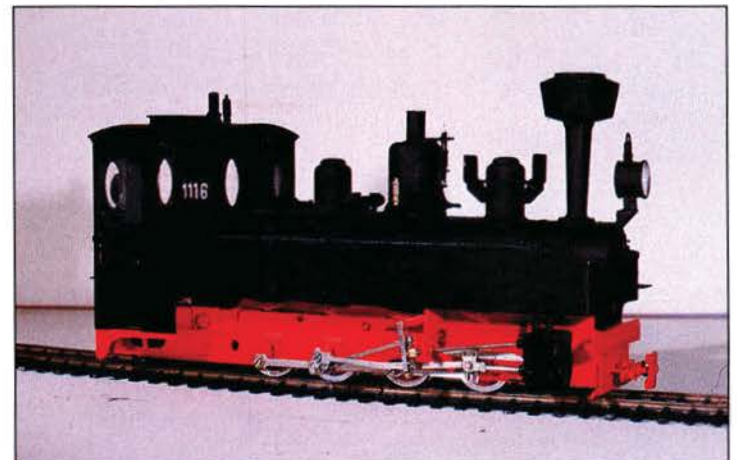
Land	Anzahl d. Mod.	1. Preis	2. Preis	3. Preis	Gesamt
Ungarn	12	–	2	3	5
Polen	17	–	4	3	7
Rumänien	6	–	–	3	3
UdSSR	41	2	7	12	21
ČSFR	14	–	1	7	8
Gesamt	91	2	14	28	44

Kategoriebesetung

Kategorie	Anzahl d. Mod.	Kategorie	Anzahl d. Mod.	Kategorie	Anzahl d. Mod.
A1/H0, TT	7	A2/H0	9	A2/TT	8
A3/H0	7	B1/H0, TT	17	B2/H0, TT, N	13
B3/H0	7	C/H0, TT	8	D/H0	6
E/H0	5	F/H0	4		

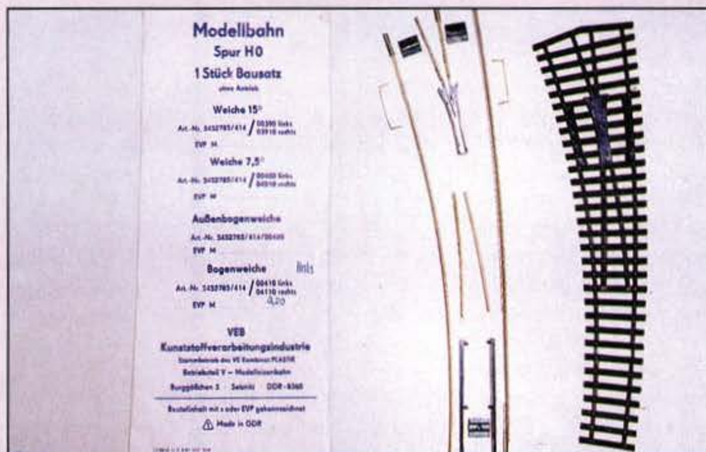


In der Kategorie A2/H0 blieb die Diesellokomotive 410 der MAV von T. Letenyi und M. Nagy (H) nur knapp unter einem Preis.

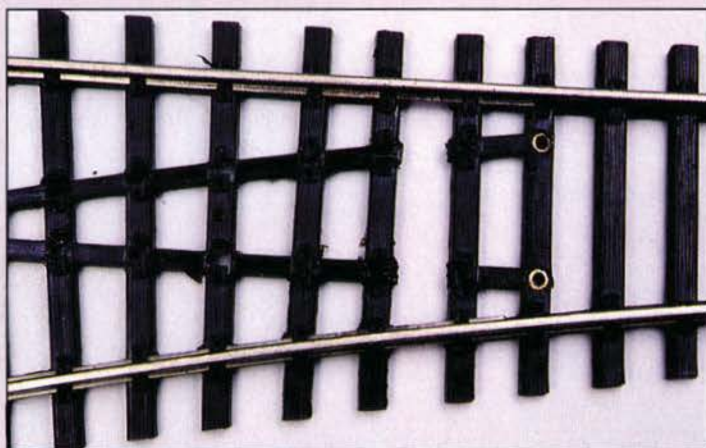


Auch die Dampflokomotive WKD 66 von M. Lewandowski (PL) blieb in der Kategorie A2/0_e ohne Preis.

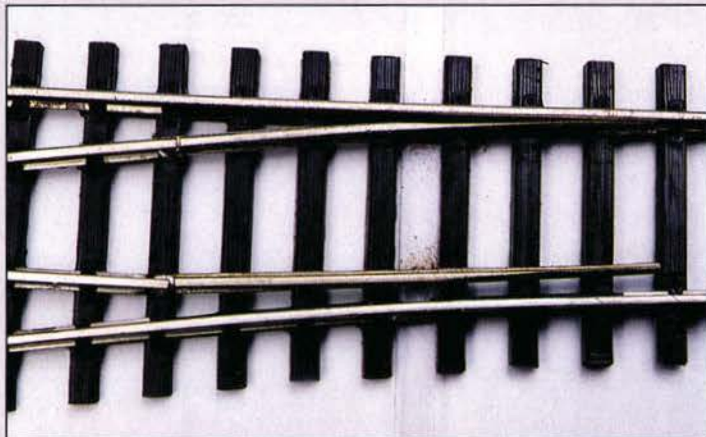
Harte Forderungen für Weichen



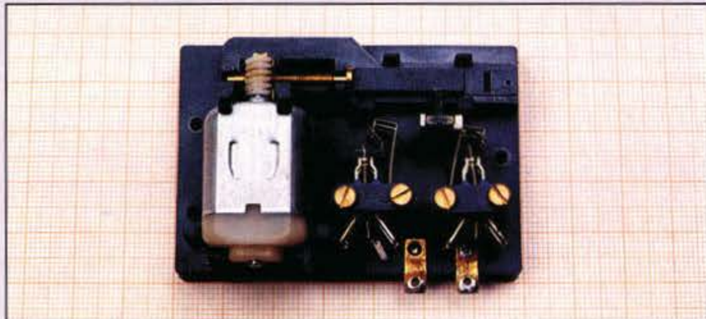
Weichenbausatz einer Innenbogenweiche (R=900/440 mm) der Firma PILZ, Sebnitz.



Die Drehstühle der Weichenzungen werden mit Messingröhrchen ausgebuchst.



Die ausgeklinkten Zwischenschienen sichern die Zungen gegen Herausfallen aus den Drehstühlen.



Der Größenvergleich des motorischen Weichenantriebs wird durch das untergelegte Millimeterpapier erleichtert.

Fotos: KLAWIAN

Weichen sind die rachitischen Punkte im Oberbau der Eisenbahn. Stöße, Rucke und hohe Belastungen der beweglichen Bauteile setzen den Weichen hart zu und erfordern sichere Konstruktionen und ständige Überwachung. Nicht anders bei der Modelleisenbahn. Die Entscheidung, PILZ-Gleise für die Leseranlage zu verwenden, veranlaßte unseren Autor zu den nachfolgenden Umbauten.

Die Wahl, PILZ-Gleise auf der Leseranlage zu verlegen, erfolgte aus einem wesentlichen Vorzug dieses Systems heraus: Es ist in Bausätzen zur Selbstmontage erhältlich und deshalb gegenüber vergleichbaren Produkten sehr preisgünstig. Die Gleisgeometrie hat sich in den zurückliegenden Jahren bei den Modelleisenbahnern in der ehemaligen DDR vielfach bewährt und bietet bei einfacher Handhabung noch vielfältige Möglichkeiten der individuellen Lösung.

Mit dem auf der diesjährigen Nürnberger Spielwarenmesse vorgestellten Elite-Gleissystem hat die Firma PILZ einen entscheidenden Schritt zum vorbildgetreuen Gleis getan. 2,1 mm hohe Schienenprofile (Code 85) und 11,18° schlanke Weichen (1:5) sind die wesentlichen Kennzeichen dieses Systems. Nicht nur die Schienenhöhe, auch die Kopfbreite (0,8 mm) hat eine Abmagerungskur erfahren. Das Schienenprofil wird bereits rostbraun gefärbt geliefert und ermöglicht, trotz der modellgerechten Höhe, das Befahren von NEM-Rädern mit bis zu 1,2 mm Spurkranzhöhe. Da neben diesem Spitzenerzeugnis das preisgünstige Standardgleis mit 2,5 mm hohem Schienenprofil weiter im Handel erhältlich sein wird, haben wir uns zunächst in unseren weiteren Untersuchungen auf dieses konzentriert.

Standard-Weichen

Weichenbausätze für das Standard-Gleissystem gibt es für einfache Weichen (EW) mit Weichenwinkeln von 7,5° (1:7,59) und 15° (1:3,75). Mit letzterem Weichenwinkel sind auch Innen- und Außenbogenweichen als Bausatz erhältlich. die Preise der Bausätze betragen nur etwa 1/4 der fertig montierten Weichen. Das allerdings ohne Weichenantrieb. Die Bauteile der Weiche sind fertig zugeschnitten und bearbeitet und brauchen lediglich zusammengesetzt werden. Und noch ein Vorteil liegt im PILZ-Selbstmontagesystem: Die Weichen und Kreuzungen lassen sich leicht beliebig ineinander verschachteln und auch in den Radien verändern, sofern man sich nicht scheut, Schienen und eventuell auch Herzstücke gegen Eigenschöpfungen zu ersetzen.

Mit den weiteren Systemteilen: doppelte Kreuzungsweiche, zweiseitige Dreiwegeweiche, doppelte Gleisverbindung, kreuzende Abzweigung und Kreuzungen mit 15° und 30° Kreuzungswinkel, lassen sich auch ausgefallene Gleisfiguren nachgestalten. Mit dem Einbau schlanker Weichen mit einem Radius von 2000 mm und einem Weichenwinkel von 7,5° kommt man dem Vorbild schon recht nahe.

Nachteilig für das System ist der nicht mehr den heutigen Ansprüchen genügende Weichenantrieb. Für das Elite-Programm wurde ein motorischer Antrieb entwickelt, auf dessen Erscheinen man gespannt sein darf.

Weichenumbau

Für die Leseranlage wurden einige Veränderungen an den Weichen vorgenommen, die einerseits die technische Zuverlässigkeit weiter steigern sollen und andererseits im sichtbaren Bereich auch das Aussehen verbessern helfen. Hier nun unsere Vorschläge:

- Weichenstraßen werden als geschlossene Bauteile aufgebaut. Die Schienenprofile werden dabei durch alle Weichen gezogen, wo dies möglich ist. Damit werden unnötige elektrische und mechanische Trennstellen vermieden und die Entgleisungsgefahr verringert. Damit die Zungenschienen gut anliegen, ist der Schie-

nenfuß der Backenschiene innen an den Anschlußstellen zu befeilen. An den probehalber eingezogenen Schienen lassen sich mit einem Folienschreiber die Stellen markieren, wo dies geschehen soll. Eine wesentliche Arbeitserleichterung bringt bei derartigen Schleifarbeiten ein Bohrzwerg mit verschiedenen Schleifkörpern.

■ Das kompakte Herzstück wird durch ein selbstgefertigtes Bauteil ersetzt. Das Fertigteil hat sehr breite Rillen, in die die Räder mit NEM-Spurkränzen einsinken, wodurch Entgleisungsgefahr besteht. Außerdem oxidiert das gegossene Herzstück und ruft dadurch Stromunterbrechungen hervor. Im sichtbaren Gleisbereich läßt sich das Aussehen der Weichen durch den beschriebenen Umbau beträchtlich verbessern. Hierfür sollte man sich eine Lötlehre bauen. Darin wird das Herzstück so lang angefertigt, daß es in die anschließenden Kleineisennachbildungen eingeschoben werden kann. Damit erhält es immer die richtige Lage zu dem anschließenden Gleis. Und weil das Herzstück je nach Fahrtrichtung wechselnde elektrische Polarität aufweisen muß, ist es isoliert einzubauen und mit einem Zuleitungskabel zu versehen.

■ Weichenzungen und Zwischenschienen werden aus gezogenem Schienenprofil angefertigt, weil die Fertigteilzungen Gußstücke sind und nach heutigen Maßstäben recht grob ausfallen. Elektrisch haben sie die gleichen Nachteile wie die Herzstücke. Außerdem gab es verschiedene negative Erfahrungen mit der Zungenbefestigung in den Drehstühlen. Als Stellstifte und Drehzapfen werden an die neuen Zungen Messingdrahtstücke angelötet. Aus Messingrohr werden Buchsen hergestellt, die in die Drehpunkte der Schwellen eingesetzt werden. Damit die Zungen nicht herausfallen können, werden die Zwischenschienen am Drehpunkt als Blattstoß ausgebildet, so daß die Zwischenschiene mit ihrem Schienenkopf über das Gelenk der Zunge reicht.

■ Elektrische Zuleitungen an die stromführenden Weichenteile werden als Lötverbindungen ausgeführt. Das schließt auch die Strombrücken zu den Zwischenschienen ein. Das Herzstück erhält eine umschaltbare Stromversorgung von antriebsgesteuerten Kontakten.

Für die hier beschriebenen Arbeiten wurde etwa eine Stunde je Weiche benötigt. Am günstigsten arbeitet man in Serien gleicher Teile und Handgriffe. Noch etwas sei vermerkt. Natürlich muß das Arbeitsergebnis auf Maßhaltigkeit überprüft werden. Dazu gibt es im Handel eine NEM-Lehre für Radsatz und Gleis.

Richtungweisend

Die meisten Weichen befinden sich auf unserer Leseranlage im verdeckten Bereich. Sie dienen in den beiden Schattenbahnhöfen dem Zugwechsel. Gerade deshalb werden an die Zuverlässigkeit in diesem Bereich hohe Anforderungen gestellt. Diese Zuverlässigkeit erstreckt sich neben der Fahrsicherheit insbesondere auch auf die Schaltsicherheit des Antriebes. Deshalb fiel unsere Entscheidung zugunsten eines motorischen Weichenantriebs. Mehrere Produkte verschiedener Hersteller sind im Aufbau und in der Funktion fast identisch. So haben wir uns zunächst für den BRAWA-Antrieb entschieden, den wir entsprechend unseren Anforderungen veränderten. Dazu gehörte u.a. eine Selbsthalteschaltung, durch die der Antrieb nach dem Schaltimpuls bis zur Endlage weiterläuft. Somit können fahrende Züge ohne zusätzliche Relaistechnik die Weichensteuerung übernehmen. Weiterhin stellten wir fest, daß das Schneckenrad zu weit von der Gewindewelle ablief und teilweise klemmte. Damit lief der Antrieb nicht wieder zurück. Deshalb wurde am Antrieb folgendes verändert:

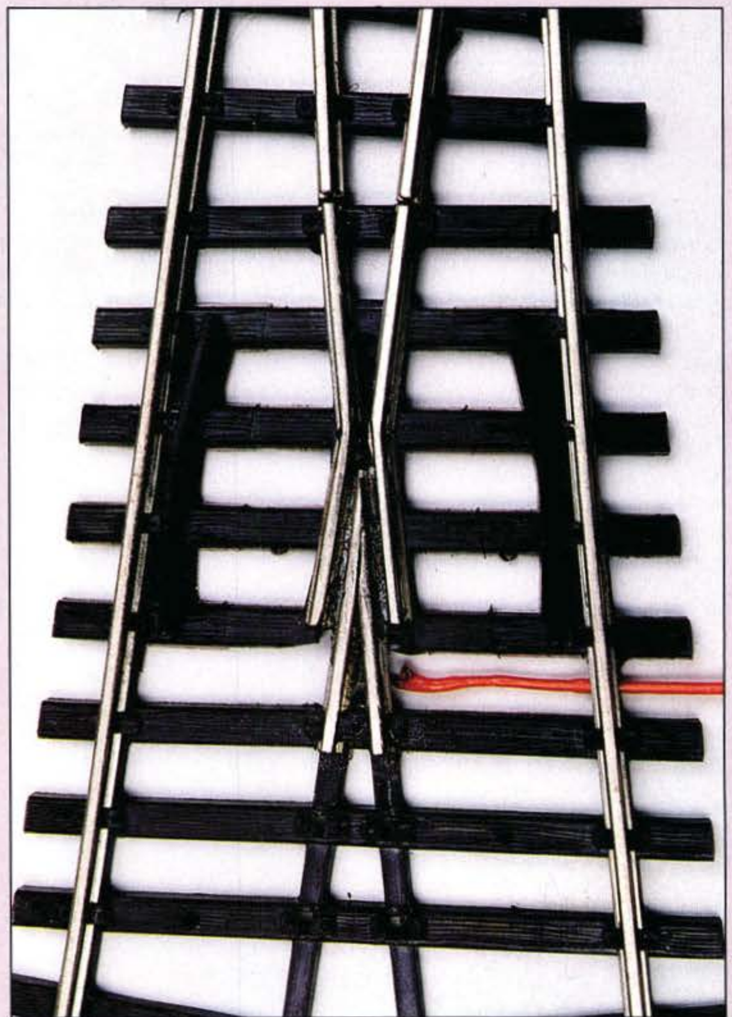
■ Auf die Stellbrücke, die die Umschalter betätigt und somit auch den Motor in der linken und rechten Endlage abschaltet, wurde beiderseits jeweils 2 mm dickes Material aufgeklebt. Damit verschwand das Klemmen des Schneckenrades.

■ Die Verkabelung des Motors mit den Umschaltern wurde geändert. Wie der Schaltplan zeigt, müssen zwei Ausschalter hintereinander liegen, die den Strom in der Endlage unterbrechen. Um den Motor ablaufen zu lassen, benötigt man parallel dazu eine weitere Schaltvorrichtung. In unserem Fall soll dies ein Schutzgas-Rohrkontakt (SRK) sein. Er wird durch einen Permantmagneten unter dem letzten Wagen des Zuges betätigt.

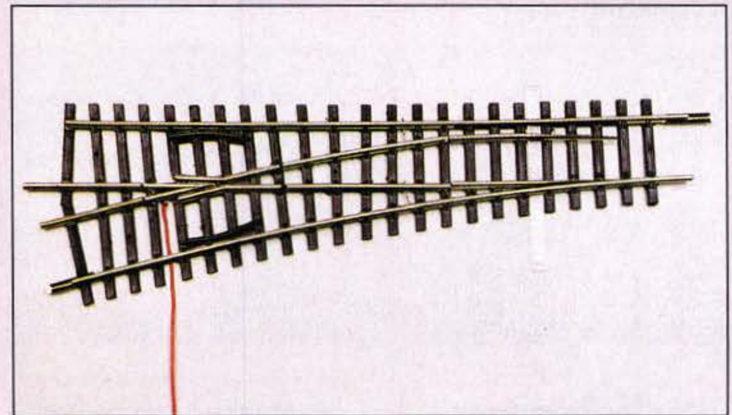
■ Die freien Kontakte des Antriebs werden für die Herzstück-Stromversorgung sowie für die Schattenbahnhofssteuerung eingesetzt.

Zugegeben, motorische Weichenantriebe sind teuer und manch einer scheut die großen Ausgaben. Da aber die Anzahl der Weichen auf unserer Leseranlage in Grenzen gehalten wurde, wollen wir eine Lanze für diese vorbildgetreue und schaltsichere Lösung brechen. Gegenwärtig sind etwa sechs verschiedene motorische Weichenantriebe im Handel, die im wesentlichen alle nach dem gleichen Prinzip arbeiten: Eine eingängige Schnecke auf der Motorachse stellt über ein Zahnrad und verschieden konstruierte Gestänge die Weichenzungen federnd um. Ein Umstand der motorischen Antriebe darf nicht außer acht gelassen werden: Die Antriebe besitzen alle ein großes Volumen. Damit lassen sie sich nicht immer unmittelbar neben oder unter der Weiche unterbringen. Den Ausweg zeigt, wie so oft, das große Vorbild. Bei mechanisch betätigten Weichen wird die Stellbewegung oft über beträchtliche Entfernungen übertragen. Wir benutzen in diesem Fall einen Messingdraht in einer Führungshülse oder, bei noch schwierigeren Verhältnissen, einen Bowdenzug. Mehr über weitere Aspekte des Gleisbaus auf unserer Leseranlage in der nächsten Folge.

Peter Zander



Eigenbau-Herzstück mit autonomer Stromversorgung. Wenn es exakt hergestellt wird, sind die optischen und fahrdynamischen Vorteile überzeugend.



Nach der im Text beschriebenen Methode umgebaute Bausatzweiche: Das im Eigenbau hergestellte Schienenherzstück und der verbesserte Drehstuhlbereich beweisen den Qualitätssprung.

Modell-Drehscheibe
Neu Wege durch Modellbahntechnik

Eine neue Berliner Firma erhofft sich mit einem ungewöhnlichen Konzept den großen Erfolg: Eisenbahn-Serienfahrzeuge werden künftig zuerst im Maßstab 1:56,3 entwickelt und erprobt. Erstes Projekt: Der Prototyp eines Lokomotivfahrtenschreibers muß sich bei einem Crashtest bewähren. Der Vorteil dieser Methode ist klar zu erkennen: die Entwicklungskosten können auf 102 % gesenkt werden, die Materialersparnis beträgt 98,3%.

WEINERT MODELLBAU

VT 70-Bausatz

Der Verbrennungstriebwagen VT 70 und sein Beiwagen sind bei Weinert neu im Programm. Die Bausätze bestehen aus Weißmetall- und Messingteilen. Der Motorwagen wird mit einem vollständig montierten Fahrwerk geliefert. Dabei kann zwischen vier Varianten gewählt werden. Die Räder gibt es mit NEM- oder RP 25-Profil. Als Antrieb dient ein Mabuchi- oder ein Faulhaber-Motor. Auch beim Beiwagen stehen wahlweise NEM- oder RP 25-Räder zur Auswahl. Die Fahrzeuge sind mit kinematischen Kulissenführungen für Kurzkupplungen nach NEM ausrüstbar.
Die knappe Anleitung wird durch viele übersichtliche Zeichnungen vervollständigt. Die ausführlichen Angaben zur Farbgebung beschreiben, in welcher Reihenfolge vorzugehen ist. Dabei wird die VT 70-Farbgebung der DB und die VT 135-Farbgebung der DRG dargestellt. Für beide Fahrzeugbeschriftungen liegen entsprechende Abziehbilder dem Bausatz bei. Eine Inneneinrichtung kann extra bestellt werden. Je nach Motor- und Rädervariante kostet der Triebwagen zwischen 275,- und 343,- DM, der Beiwagen 116,- DM (unverbindl. Preisempfehlung der Firma Weinert). *Foto: Werkfoto, KLAWIAN*

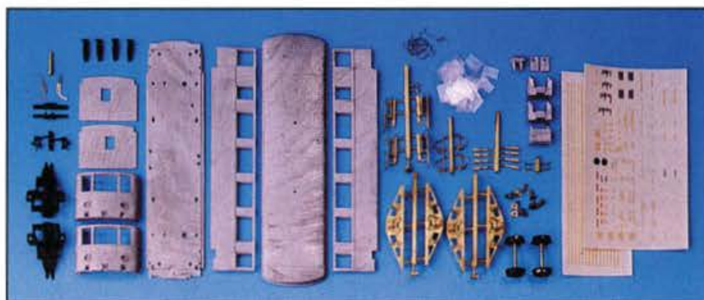
kibri

Zum Rammen und Ziehen

Kibris Menck-Bagger wurde mit einem Ramm- und Ziehgerät ausgestattet. Mit dem Diesel- bzw. Hydraulikbär können Pfähle und Spundwände auch geneigt eingerammt bzw. herausgezogen werden. Um das Modell zusammenzusetzen, werden keine besonderen Erfahrungen benötigt. Es funktioniert vollständig und beeindruckt durch seine Gestaltung. *Foto: KLAWIAN*









Amerikanische Diesellok

Im Eisenbahnmuseum der amerikanischen Stad Golden (Colorado, USA) steht das Vorbild dieser Schmalspurlokomotive. Sie war auf verschiedenen Holzfällerbahnen und bei der Denver & Rio Grande Western Railrod zu Hause. Das LGB-Modell ist mit beweglichen Türen und einem ausziehbarem Sonnenschutz ausgestattet. Alle Achsen sind angetrieben, ein Rad wurde mit einem Haftreifen versehen. An den Stirn- und Rückseiten besitzt die Lokomotive je eine Laterne, die abwechselnd entsprechend der Fahrtrichtung leuchten. *Werkfoto*





Bayerischer Personenzug

Die Roco-Zugpackung »Deutsche Reichsbahn Gesellschaft - Bayerische Nebenbahn« enthält eine Lokomotive der Baureihe E 32 und vier 4.-Klasse-Personenwagen der Bauart D3i Bay 99a. Diese sind mit verschiedenen Betriebsnummern beschriftet. Nur die Wagen wurden mit einer Kurzkupplungskinematik ausgestattet. Die Lokomotive gibt es auch für Mittelleiter-Wechselstrom. Die Vorbilder von Lokomotive und Wagen waren zwischen 1920 und 1926/27 im Einsatz. *Foto: KLAWIAN*

FLEISCHMANN

InterCityExpress

Fleischmann vervollständigt nach und nach sein ICE-Fahrzeugsortiment. In den Nenngrößen N und H0 besteht das ICE-Modell derzeit aus zwei Triebköpfen, den Zwischenwagen Avmz 801.8 und Avmz 801.0 sowie einem Servicewagen BSmz 803.0. Von beiden Triebköpfen wird einer angetrieben. Spitzensignal und Zugschluß wechseln mit der Fahrtrichtung. Die Fahrzeuge können mit starren Kuppelstangen oder Profi-Kupplungen (zum Rangieren) verbunden werden. *Foto: KLAWIAN*





Auhagen

Bekanntes im neuen Gewand

Zum altbekannten Werkstattgebäude »gesellen« sich Ausstattungsgegenstände eines Betriebes für Motorradreparaturen: Vom Benzinfaß über Ölkannen, Gasflaschen und Beiwagen bis hin zum Schrotthaufen liegen dem Bausatz mehr als 65 Kleinteile bei. Sie bestehen aus Zinn und sind unbemalt. Der Name »Profi-Modell« deutet auf den Kundenkreis, der mit dem 45 Mark teuren Bausatz erreicht werden soll (unverbindliche Preisempfehlung des Herstellers). Bausatz und Zinnteile präsentieren sich in einer neuen, stabilen Kortonverpackung, die leicht zu öffnen und wieder verschließbar ist. Neu im Programm ist Auhagens Spezialkleber »Top-Plast«. Mit einer Kanüle wird der Klebstoff fein dosierbar.

Foto: KLAWIAN



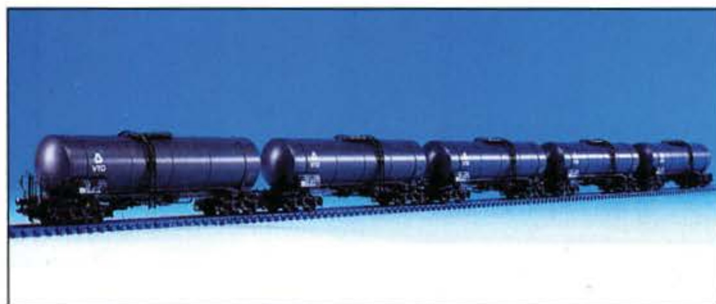
POLA

Hauptfeuerwache

Polas Stadtszenerie kann um eine Hauptfeuerwache im Stil der 50er und 60er Jahre erweitert werden. Das H0-Modell besteht aus verschiedenen Gebäudeteilen: Hauptgebäude, Fahrzeughalle, darüber Ruheräume und ein Schlauchturm. Die acht Tore der Fahrzeughalle sind beweglich. Alle Teile wurden gealtert. »Elektro Dombrowsky« heißt ein Stadtwohnhaus mit einem kleinen Elektro-Fachgeschäft in der Hofeinfahrt. Auch bei diesem H0-Gebäude lassen sich die Türen öffnen. Die Inneneinrichtung des Geschäftes ist durch eine Kulisse angedeutet. Das realistische Aussehen des Hauses wird auch hier durch Alterung verstärkt. Begrünte Fensterbänke beleben das Haus. Als Besonderheit liegt dem Bausatz ein VW-Transporter bei.

Foto: KLAWIAN







VTG-Kesselwagen

Die Märklin-Händler-Initiative bietet fünf H0-Kesselwagen der VTG (Vereinigte Tanklager und Transportmittel GmbH, Hamburg) im Set an. Alle Wagen haben unterschiedliche Nummern. Jeder Packung liegt ein Schiebebildsatz bei. Mit ihm können verschiedene Gefahrgut-Kennzeichnungen an den Fahrzeugen angebracht werden. Unv. Preisempf. der MHI: 198,– Mark.

Foto: KLAWIAN

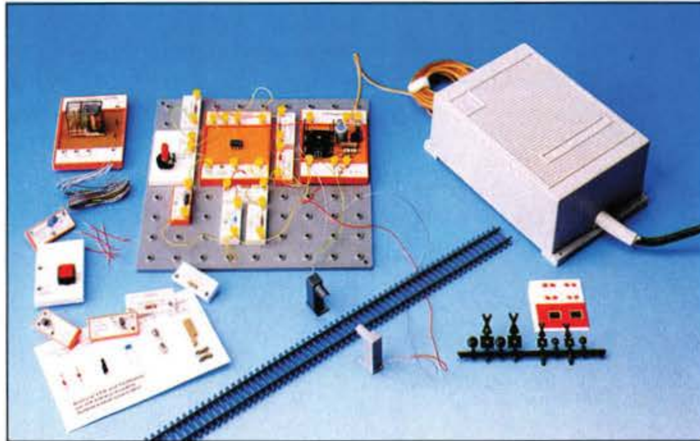
Korrektur: Im Märzheft wird auf Seite 11 das neue Pilz-Gleissystem *Elite* nur im Text beschrieben. Das Foto zeigt das bekannte System Pilz-*Standard*.



Elektronische Experimente

Der Experimentierkasten »Modellbahn-Technik« soll die Geheimnisse der Elektronik jung und alt erklären helfen. Auf verständliche Weise werden die Grundlagen der Elektrotechnik und die Funktionsweisen aller modernen Bauelemente erläutert. Immer wieder wird der Bezug zur Modelleisenbahn hergestellt. Auch die Optolektronik, Digitaltechnik und Akustik werden mit vielen Experimenten anschaulich dargestellt.

Foto: KLAWIAN

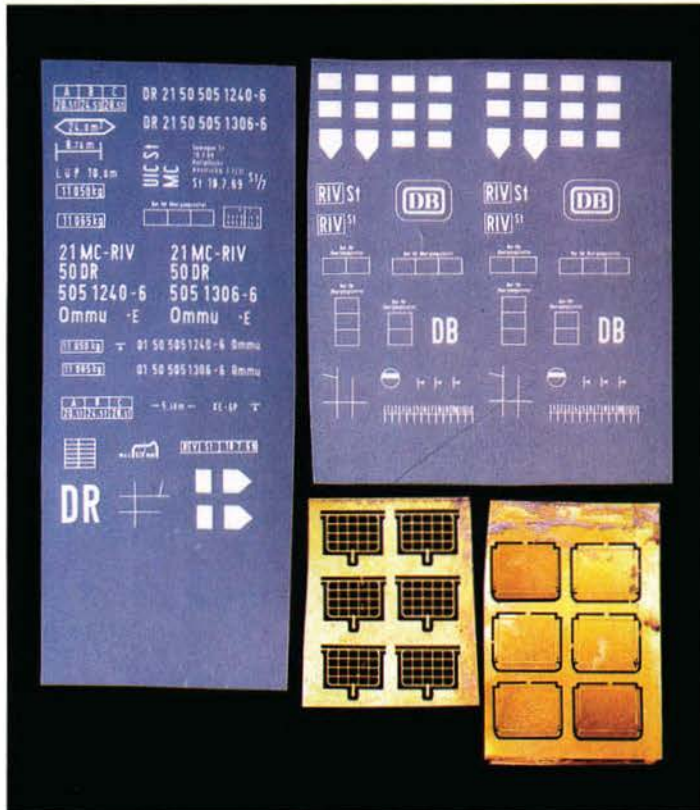




Abreibeschrift

zur Bezeichnung von Lokomotiven, Personen- und Güterwagen entwickelt und vertreibt Michael Körner. Künftig will der Sauerländer seine Erfahrungen, die er bei größeren Spuren (II, I und 0) gesammelt hat, auch für H0-Beschriftungen einsetzen. Neben Schriftsätzen für deutsche Fahrzeuge stellt Herr Körner auch Abreibefolien für Modelle österreichischer, tschechischer und amerikanischer Fahrzeuge sowie Messingätzteile (z.B. Zettelkästen) her. Auf Anfrage werden Liefermöglichkeiten mitgeteilt: M. Körner, PF 1668, W-5760 Arnsberg 1.

Foto: KLAWIAN





Bahnsignet mit Uhr

Eine Uhr mit Signets europäischer Bahnverwaltungen wird von DOC-Models in Cuneo (Italien) hergestellt. Das Gehäuse ist aus Kunststoff, ein Aufhänger fehlt. Man fragt sich, wie da etwa 50 Mark Ladenpreis zustande kommen, die das Stück kosten soll. Vertrieb in Deutschland: Jürgen Wicher, Bergstraße 42a, W-4820 Castrop-Rauxel.

Foto: KLAWIAN



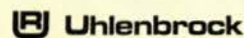


Draht als Motor

Memory-Draht besteht aus einer Nickel-Titanlegierung. Während eines speziellen Herstellungsvorganges wird ihm eine Form »eingeprägt«. Erwärmt man den Draht auf eine bestimmte Temperatur, so nimmt er langsam diese »eingeprägte« Form an. Kühlt der Draht wieder aus, geht er mit Hilfe einer Rückstellkraft in die Ausgangsposition. Modellbauer können mit Memory-Draht geräuschlose Antriebe aufbauen, deren Stellbewegung langsam abläuft. Bezug über Wiederold-Modellbau, Waldstr. 54, W-6053 Obertshausen.

Foto: KLAWIAN

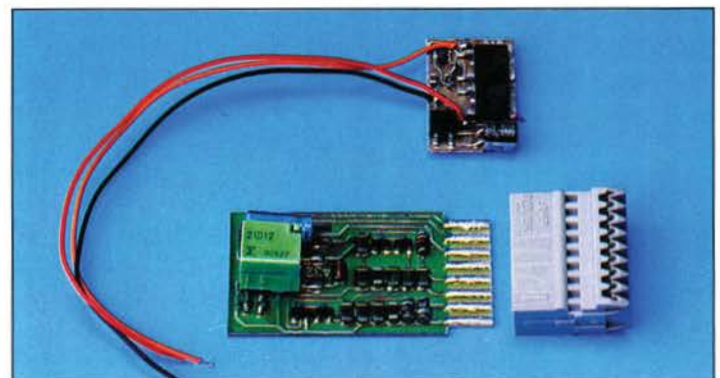




Mini-Elektronik

»Vorbei sind die Zeiten, in denen Ihre Lokomotiven zu schnell gefahren sind!« so wirbt Uhlenbrock seine Kunden. Das sogenannte elektronische Getriebe wird im Fahrzeug eingebaut. Es reduziert die Fahrgeschwindigkeit und bewirkt ein langsames Anfahren, auch wenn der Fahrstrom plötzlich eingeschaltet wird.
Uhlenbrock hat seit kurzem einen Gleisbesetzt- und Freimeldebaustein im Programm. Er reagiert auf alle stromverbrauchende Fahrzeuge.

Foto: KLAWIAN



Brekina, mit dem IFA H 6 bereits am Aufschwung Ost beteiligt, schiebt mit der Serie »Ostblock-Speditionen« eine weitere Trumpfkarte nach: Der Mercedes LP 334 Pritschenzug und der MAN 10.212 FS sind für die »Deutrans« auf Achse. Auch der Mercedes LP 1620 kommt zu neuen Ehren bei »Sovtransauto« und »Hungarocamion«. Der Sattelzug der ehemaligen bulgarischen Staatsfahrer wurde sogar kyrillisch bedruckt. Varianten der VW-Bullies sowie neue Versionen des kleinen Mercedes L/O 319 stehen neben dem ersten Modell der BMW-Reihe 1500 - 2000 gleichfalls bereit.

Praliné sorgt dagegen für die Wiederkehr des Karmann-Ghia 1600 aus einer ehemaligen Fischer-Form. Der obligatorische Anhänger mit zusammengefaltetem Flugzeug darf natürlich nicht fehlen. Offen und geschlossen präsentieren sich die Cabriolets Mercedes 170 S und Chervolet Bel Air. Auch für Flüssiges hat Praliné ein offenes Herz: Dem Nachschub an »Apolda-Bier« dient der Mercedes LP 809 inklusive der Flaschenkästen.

Ohne Pause

Für Staus in den Regalen der Fachgeschäfte sorgen die Mini-Modelleure bereits kurz nach der Spielwarenmesse. Und wie »im richtigen Leben« auf der A 9 von Nürnberg nach Berlin stehen auch im Modellmaßstab 1:87 Trabi und Golf, MAN und W 50 Stoßstange an Stoßstange: Die H0-Hersteller machen's möglich.

Die **Deutsche Postreklame** bietet derzeit im Museumsshop das zweite Wiking-Set in Kadmiumgelb an. Nach dem Erfolg der ersten Packung zum Post-Jubiläum 1990 verspricht auch das neue Set eine gute Investition zu werden. Der Mercedes G gehört neben den Modellen Mercedes 207 D, VW-Brezelkäfer und Mercedes-Postbus O 305 zum Lieferumfang. Interessant für die Spur I-Freunde ist der ebenfalls bei der Post abrufbare Büssing Postbusoldie aus dem Jahr 1904 in 1:32.

s.e.s., bekanntermaßen zuständig für die Weiterführung der Minicars-Produktion, legt nach der Nachrüstung der alten Formen nun den legendären Ikarus-Reisebus vor. Die Werkzeuge für den W 50 werden dagegen nur noch kurze Zeit genutzt. Die 92er-Neuheiten dieses Dauerbrenners kommen dann aus neuen Stahlformen. Die Oldies sind derzeit noch mit Sand und Kohlen unterwegs, und auch für die unverwüstlichen »Pappen« findet s.e.s.-Chef Schmidt ständig neue Einsatzmöglichkeiten.

Roskopf, nach der Übernahme durch die Sieper-Werke (Siku, Wiking) nicht gerade durch Aktionismus aufgefallen, ergänzt seine Oldiepalette jetzt mit dem Hanomag HD-Schlepper. Der Strassentraktor ist auch in Kombination mit einem Möbelanhänger sowie mit zwei Kohle-Hängern »Müller und Sinnig« lieferbar. Der Magirus Omnibus »Höchstenbach« und der Büssing Sattelzug »Von Wandt« gehören ebenfalls zum Neuheitenpaket aus der guten alten Zeit.

Herpa, einer der beiden Großen unter den Kleinmaßstäblern der Modellautozunft, liefert derzeit seine Februarneuheiten bundesweit aus. Neu und hochpreisig rollen die Airbrushmodelle der Art Collection an. Die BMW-Minis (Z1 und 325i Cabrio) kosten pro Stück 29,- Mark. Facegeliftet präsentiert sich der Nobelkombi Mercedes 300 TE, der BMW Alpina B10 kam in die PC-Box, VW Passat und Mercedes 300E mutierten zu Polizei-Fahrzeugen. Bei den Lastwagen gefallen der Mercedes SK-Sattelzug »Veltins« und der Scania-Hauber mit verchromtem Tankauflieger. Der MAN G 90 Tandemzug rückt zu Herpas »Blauer Flotte« ein und mit Mercedes SK Fahrerhäusern wurden die beiden ersten Modelle der neuen Baufahrzeuggeneration (Kippsattelzug und Betonmischer) versehen. Diese Baufahrzeuge fallen durch ausgezeichnete Detailtreue auf, und sollten auf einem Diorama mit entsprechendem Baustellenthema nicht fehlen. Unbestrittener Star unter Herpas neuen Lastern ist jedoch die dreiachsige MACK CH 600-Zugmaschine. *Uwe Ruck*



Bald wird es den W 50 von s.e.s. aus neuen Formen geben. *Foto: KLAWIAN*



Ob im Gelände oder auf den Straßen, bei Herpa kommt Mercedes voll zum Einsatz. *Foto: KLAWIAN*



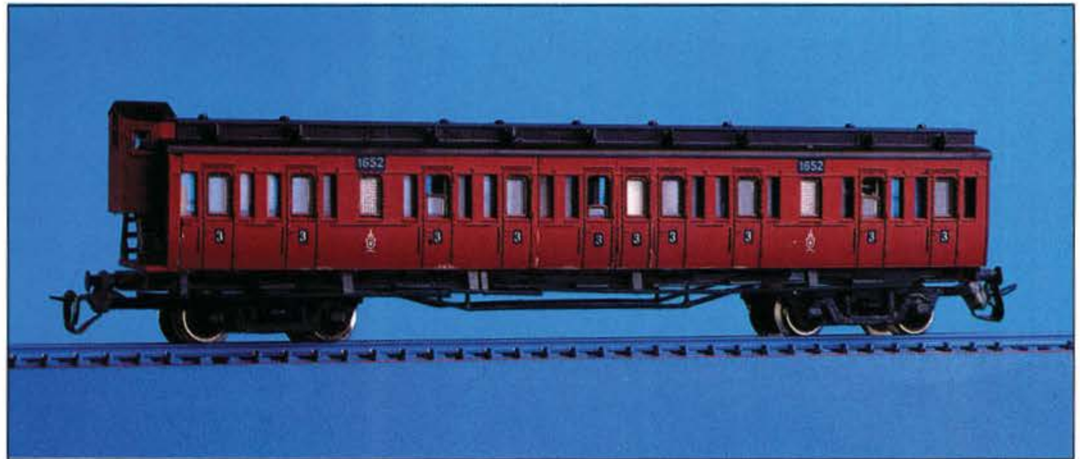
Auf osteuropäischen Straßen heimisch: Lastzüge von Brekina. *Foto: KLAWIAN*



Postautos von Wiking, herausgegeben von der Deutschen Postreklame. *Werkfoto*

Reisezugwagen-Verschnitt

Frohe Kunde für alle TT-Fans: Die Serie Reisezugwagen-Verschnitt wird fortgesetzt. Auch wenn die Pausen zwischen den Folgen etwas größer werden, besteht kein Grund, an diesem Vorhaben zu zweifeln. Um das Thema auch auf einen Güterzugwagen-Verschnitt ausdehnen zu können, suchen wir sach- und fachkundige Autoren.



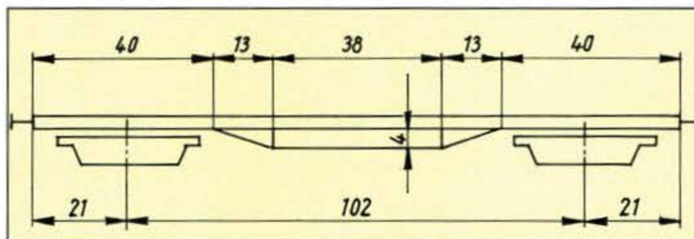
Das Vorbild für den beschriebenen Wagenumbau ist der C 4 Pr 05 nach Blatt DI 23 der preußischen Normalien, der ab 1902 gebaut wurde. Der Verwendungszweck der seit Anfang der 90er Jahre des vergangenen Jahrhunderts beschafften vierachsigen Abteilwagen reichte vom Personenzug bis zum Schnellzug. Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft übernahm einen Teil dieser Fahrzeuge, die sie durch Veränderungen den technischen und betrieblichen Anforderungen anpaßte.

Das Modell

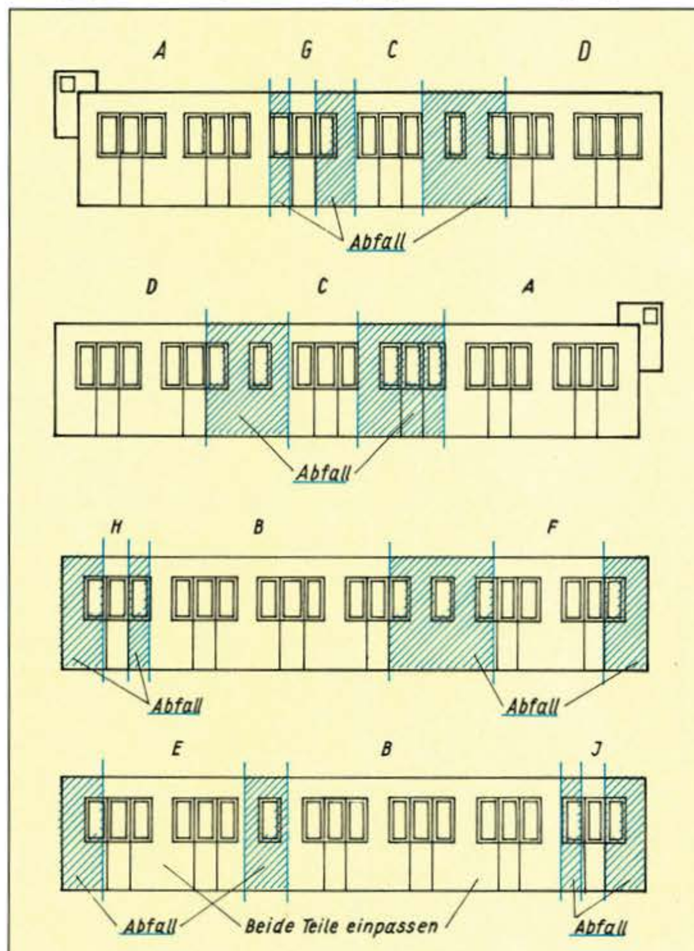
Der Wagenkasten entsteht nach der beliebten Methode »zerschneiden und zusammenkleben« aus zwei Wagenkästen des C 3 Pr 07 der Firma Berliner TT-Bahnen Zeuke (Katalog-Nr. 13130/13131). Bei der Trennung ist darauf zu achten, daß die beiden Seiten eines Wagenkastens auf unterschiedliche Weise getrennt werden. Um das spätere Zusammensetzen der Teile zu erleichtern, bekommen die einzelnen Teile Buchstaben, die der Zeichnung zu entnehmen sind. Die einander zugewandten Kanten der Teile E und B sind auf Maß zu bringen (mit anderen Fenstern vergleichen). Zu der Darstellung der Fensterrahmen gelten die bereits in MEB 9/91 gegebenen Hinweise. Nach dem Zusammenkleben (siehe Zeichnung) werden die Fenster der Abortabteile mit weißem Zeichenpapier hinterklebt.

Der Einfachheit halber wird das Dach nur aus zwei Teilen zusammengesetzt, die wir nach der bereits in zurückliegenden Heften vorgestellten Technologie anfertigen. Da beim Bau von mehreren Wagen stets Reste übrigbleiben, auf deren Verwendung man an dieser Stelle zurückgreifen kann, sind keine weiteren Angaben dazu gemacht worden. Lediglich die Öffnungen für die Lüfter müssen verschlossen werden. Von den beiliegenden Lüftern sind die zum Ankleben dienenden Zapfen zu entfernen und die Lüfter stumpf an die entsprechenden Stellen zu kleben.

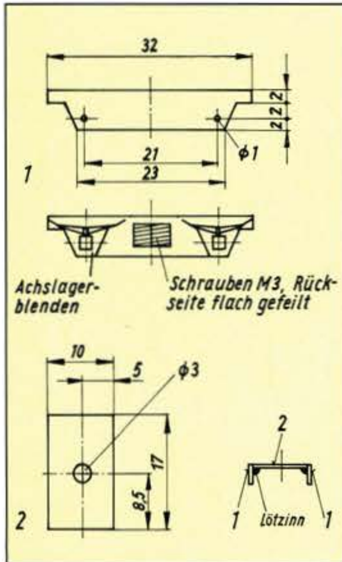
Von den beiden Fahrgestellen werden die Akkukästen, die Radlager und die Trittstufen entfernt. Beim Abtrennen der Radlager ist große Vorsicht geboten, da die Lagergehäuse und Federpakete zur Komplettierung der Drehgestelle benötigt werden. Genau wie der Wagenkasten wird auch das Fahrgestell aus nur zwei Teilen zusammengesetzt. Neue Trittstufen werden aus schwarzen Plasteabfällen oder aus Karton angefertigt und am Rahmen festgeklebt. Für die Befestigung der Drehgestelle müssen Bohrungen im Wagenboden angebracht werden. Das trapezförmige Sprengwerk wird aus Kupferdraht angefertigt, schwarz gestrichen und an den Rahmen angeklebt. Zum Schluß wird die durchgehende Trittstufe angebracht. Dabei ist darauf zu achten, daß die Beweglichkeit der Drehgestelle nicht eingeschränkt wird. Zum Kleben solcher Kleinteile eignet sich gut Cyanacrylatkleber (Sekundenkleber), zum Verkleben der Wagenkastenteile Plastekleber. Bevor der Kasten gestrichen wird, sollten die an einigen Stellen noch sichtbaren Be-



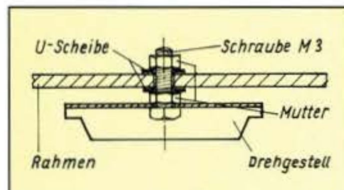
Anbringung und Abmessungen des ebenen Sprengwerks unter den Längsträgern.



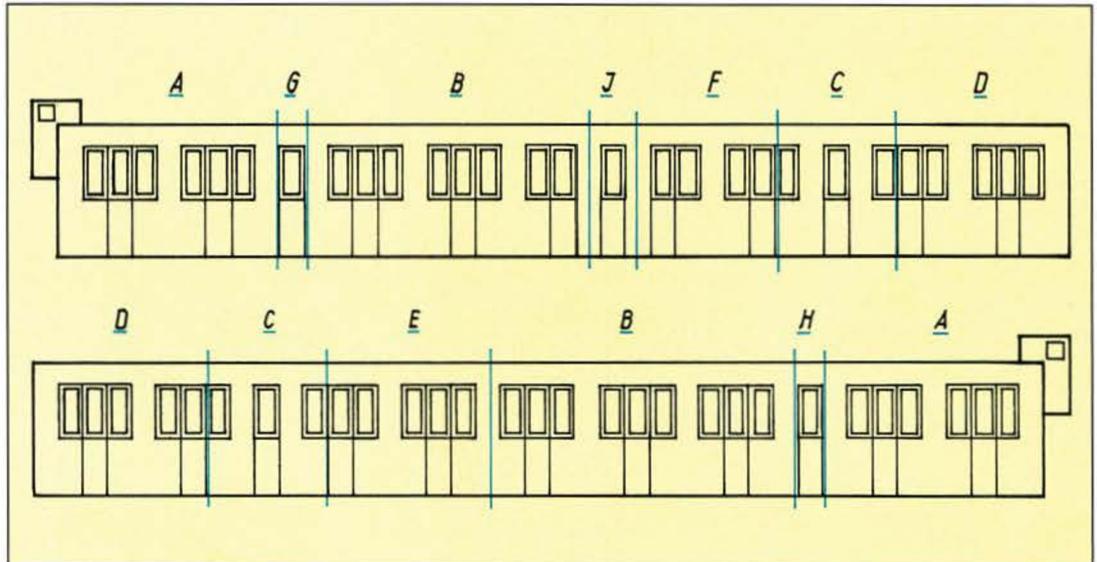
Schema der Trennung der Zeuke-TT-Wagen. Die Kennzeichnung durch Buchstaben ist unbedingt zu beachten, um Klebefehler zu vermeiden.



Die Drehgestellseitenteile (1) bestehen aus Leiterplattenmaterial, für die Drehgestellbrücke (2) findet Messingblech oder Leiterplatten Verwendung.



Montage des Drehgestells mittels Schraube und Feder am Kastenboden.



Fotos: KLAWIAN

Nach der Buchstabenkennzeichnung der Kastenteile wird das Zusammenkleben des neuen Fahrzeugkastens wesentlich erleichtert.

schriftungsreste mit einem Glasradierer entfernt werden.
Die Neuanfertigung der Drehgestelle ergab sich aus dem Fehlen geeigneter Fertigprodukte zu diesem Wagentyp. Im Gegensatz zu den industriell hergestellten vierachsigen Reko-Wagen und den D-Zug-Wagen wird die Pufferbohle mit den Puffern und dem Kupplungsschacht nicht am Drehgestell befestigt. Das erhöht das vorbildliche Aussehen, erfordert aber im Interesse einer guten Fahrkultur leichtgängige und exakt angefertigte Drehgestelle. Als Ausgangsmaterial für den Drehgestellrahmen dienen Leiterplatten mit Dicken von 0,5 mm und 2 mm. Nach der Zeichnung werden die Teile mit der Laubsäge ausgesägt und zusammengelötet. Darauf werden die vorher von den Ausgangsmodellen abgetrennten Radlagergehäuse, die Federpakete und die Schraubenfedern (Stücken von M-3-Gewindestiften) geklebt. Auch hier bewährt sich ein schnellbindender Kleber auf Epoxidbasis. Will man mehrere Wagen umbauen, lohnt sich die Anfertigung einer Gießform für die Drehgestellseitenteile.
Nach einer sauberen farblichen Bearbeitung aller Teile kann der Wagen zusammengebaut und danach der Modellbahn-Verwaltung übergeben werden.

B. Matzke, Delitzsch

Tips & Tricks

Stahlblechtafeln als Beladegut

Aus Karteikarten oder anderer dünner Pappe lassen sich gut Stahlblechtafeln imitieren. Man schneidet die Pappe mit einer Fotoschere in etwa 20 mm breite Streifen (entspricht in der Nenngröße H0 etwa 1 700 mm breiten Tafeln im Original) und kürzt diese auf die dem Wagentyp entsprechende Länge. Diese Pappstreifen werden zu Paketen verklebt. Nun werden die Pakete blechfarben gestrichen. Dafür eignen sich gut handelsübliche Plastmalfarben (Revell o.ä.) in den Tönen Schwarz und Silber. Durch Ausprobieren erhält man bald den richtigen Farbton, der durch das Silber den echten Metalleffekt bekommt. Ist die Farbe gut durchgetrocknet, können mit trocken und dünn aufgetragenen braunen und rötlichen Tönen die Eintönigkeit der Blechpakete gebrochen und Rostspuren angedeutet werden.
Mit dünnem Draht bindet man dann die einzelnen Pakete ab. Vor dem Verladen auf die Wagen werden auf den Boden noch Kanthölzer geklebt, die beim Original den hölzernen Wagenboden vor Beschädigungen schützen sollen.

Alb-



Lokomotive 50 1262 mit Übergabezug vom Stahl- und Walzwerk Eisenberg.

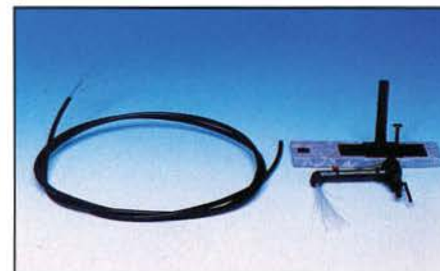
Wasserimitation light

Oft stehen die Wasserkräne auf der Modellbahnanlagen recht funktionslos herum. Die Bewässerungsmöglichkeiten reichen von der Verwendung von Epoxydharzen bis zum Einsatz von Glasröhrchen mit echt fließendem Wasser. Ich habe für diesen Effekt Lichtleitkabel genommen. Dazu wird der Auslauf des Wasserkrans etwa 3 mm tief mit dem Durchmesser des verwendeten Lichtleitkabels aufgebohrt. Die Länge des imitierten Wasserstrahls sollte bis zum Boden und sogar noch etwa 3 mm in den Abfluß reichen. Im Kranauslauf verbleibt die Umhüllung auf dem Kabel, im übrigen Bereich wird sie entfernt und die Fasern werden gut gesträhnt.
Am Boden endet das Strahlenbüschel in einer Pfütze, dargestellt aus Gießharz oder Klarlack. Ähnliche Manipulationen lassen sich auch an wassernehmenden Lokomotiven darstellen, wobei der »Wasserstrahl« in den geöffneten Wasserkasten hineinragt.

Alb-



Bei diesem Wasserstrahl sollte der Meister sich beeilen, den Hahn zu schließen, sonst gibt´s nasse Füße. *Fotos: Albrecht*

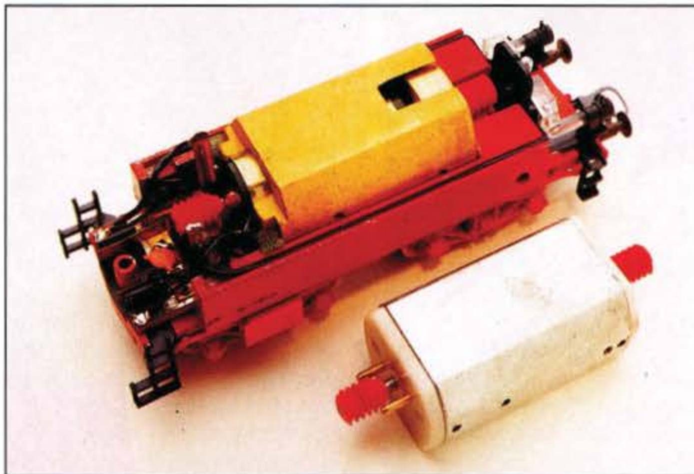


Lichtleitkabel aus dem Elektronikhandel (l.) und ein demontierter H0-Wasserkran.

Rocos S 10-Variante mit Faulhaber

Eines der schönsten Roco-Modelle war die H0-Nachbildung der Baureihe 17[10-11]. Bei einigen noch im Besitz, von vielen im Gebrauchtwarenhandel heiß begehrt, bleibt dieses Modell der Wunschtraum vieler Modelleisenbahner, besonders in den neuen Bundesländern. Unser Umbauspezialist Reiner Lachs zählt zu den glücklichen Besitzern und versah das schöne Modell mit einem Faulhaber-Motor.





Der mit Faulhaber-Motor umgerüstete Triebtender. Davor der ausgebaute Original-Roco-Motor.

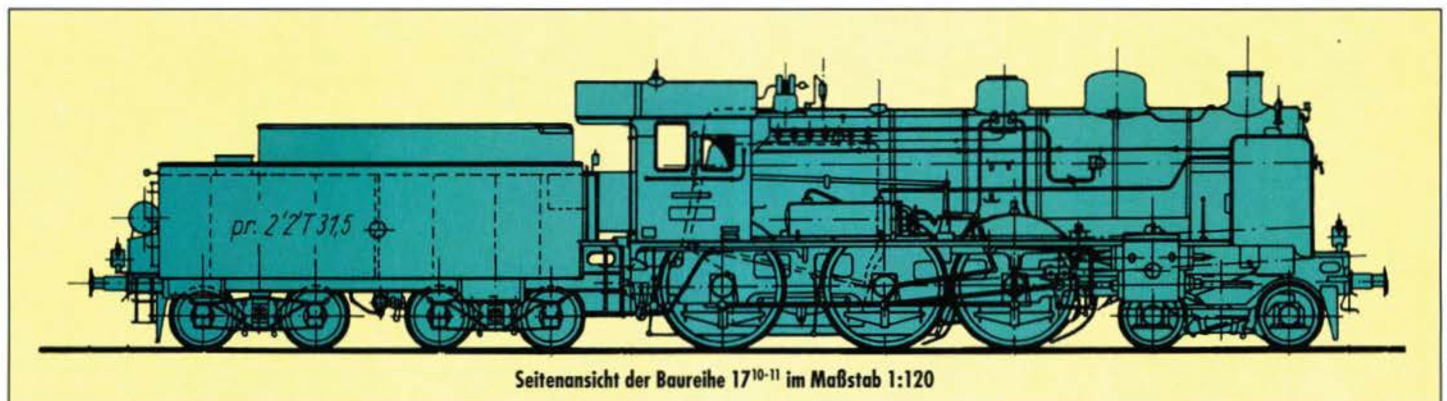
Auf dem ersten Blick erscheint der Motorisierungsumbau der Roco-Lokomotive recht einfach. Beim genauen Hinsehen jedoch zeigten sich Kniffelichkeiten, die die Berichterstattung über den Umbau gerechtfertigt erscheinen lassen. Zwar sind die Fahreigenschaften des original-motorisierten Modells recht gut, doch wer auf leise Fahrgeräusche sowie auf seidenweiches Anfahren und Auslaufen des Modells Wert legt, ist als Rezipient dieses Beitrages genau richtig. Für den Umbau werden von der Firma VERBECK in Olpe Austauschmotoren angeboten, wobei einer der beiden Motoren eine um 25% verringerte Drehzahl besitzt. Dieser, etwas langsamere Motor (Best.-Nr. 2111 L) erschien mir für das Umbauvorhaben besser geeignet zu sein. Wer den Umbausatz (Best.-Nr. 2111) zur Verfügung hat, erzielt durch antiparalleles Vorschalten von Dioden des Typs SAY 12 die gleiche Wirkung. Bevor der Umbau nach der Bauanleitung vorgenommen wurde, war am Triebtender einiges zu verändern:

- Die zu langen und hinter den Spurkränzen sichtbaren Stromabnehmerfedern wurden gekürzt.
- Das Getriebe wurde von allen Hemmnissen befreit. Schwergängige Zahnräder wurden mit Paste so lange eingeschliffen, bis sie einwandfrei liefen.
- Im Spurkranzbereich der Räder mit Haftreifen wurde etwas Material vom metallischen Rahmenboden entfernt, da hier häufig Kurzschlüsse auftraten.

Der Triebtender selbst wies Unsicherheiten bei der Stromabnahme auf und zeigte nur im Zusammenhang mit der Lokomotive optimales Verhalten. Die Ursache dafür liegt in der Tatsache begründet, daß zwar die hinteren Achsen (mit Haftreifen) relativ viel Höhenspiel aufwiesen, die vorderen beiden Stromabnehmerachsen jedoch absolut starr im Drehgestell saßen, was einer idealen Dreipunktauflage sehr abträglich ist. So war es vor dem Einbau des Umrüstsatzes notwendig, diesen Mangel zu beseitigen. Generell muß immer wieder davon ausgegangen werden, daß selbst der beste Faulhabermotor stehen bleibt, wenn die Stromabnahme unterbrochen wird. Dazu müssen alle Kontaktstellen besonders bei Langsamfahrten, gründlich untersucht werden.

Der Umbau gestaltete sich nach der Bauanleitung denkbar einfach, da sich der Motor in einem Messingblock befindet, der den Abmessungen der alten Motorhalterung exakt entspricht. Für den richtigen Abstand zwischen Schnecke und Schneckenrad sorgt ein zwischengelegtes Pappstückchen, das außerdem dafür sorgt, daß der Motor beim Festziehen des Tenderoberteils fest sitzt. Zuvor müssen am hinteren Motorende ggf. schmale Pappstreifen zwischengelegt werden, die für den nötigen Abstand zwischen Motorblock und Rahmen sorgen, da die etwas aus dem Block herausragende Schwungmasse möglicherweise schleift. Um das Triebfahrzeugteil noch leichtgängiger zu machen, wurden die Stromabnehmerfedern erneuert und weicher eingestellt.

Der anschließende Probelauf verlief zur vollen Zufriedenheit und stellte das ursprüngliche Laufverhalten der Lok weit in den Schatten. Damit war auch der finanziell aufwendige Umbau gerechtfertigt. Das Ergebnis zeigte, daß auf den in der Bauanleitung empfohlenen Auslauf-Elektronik-Baustein 2501 verzichtet werden kann, solange keine Wagen mit Innenbeleuchtung an die Lok angehängt werden sollen. *Reiner Lachs*



Seitenansicht der Baureihe 17[10-11] im Maßstab 1:120

Fotos: KLAWIAN

Ulbrichts Dampf

Zu Ulbrichts Zeiten entstand der Trostspruch: Die Genossen werden sich schon etwas dabei gedacht haben. Das hofft man auch bei dem Titel, den der Holländer Ton Pruissen einem Zusammenschnitt von Schwarzweißszenen aus dem Dampfbetrieb im Norden der DDR in den Jahren 1967 bis 1971 gab. Mit Ulbricht haben diese mit der Schmalfilmkamera eingefangenen Erlebnisse nichts gemein, sie greifen schlicht ans Herz. Die Strecken sind abgebaut, die Lokomotiven verschrottet, die Aufpasser, die Eisenbahnfilmfans zu Spionen stempelten, in der Kiste verschwunden. Geblieben ist dieses Video. Es zeigt sie in alter Lebendigkeit: Die 99 4701 im Schmalspurnetz der Priegnitz, eine meckl. T 4 in Perleberg, die 42 1797 in Anklam, die ELNA 91 6488 in Barth, die 01 und 03 rekonstruiert und original, alles quicklebendig und mit echtem Auspuffschlag, ohne sinnloses Fotografierzylinderventilgezische. Ein zweiter Teil vom Süden der DDR soll im Frühsommer folgen. Ich freue mich darauf. F. B.

Ton Pruissen: Dampf zu Ulbrichts Zeiten – Dampflokomotiven in der DDR in den Jahren 1967–1971. Teil 1: Der Norden der DDR. VHS-Kassette, 55 min, 79,– DM. Best.-Nr. 10.516. RailArt Video, Postfach 100 743, W–4240 Emmerich.

Eisenbahnen in Afrika

Einen kurzen und knappen, leider auch teilweise lückenhaften Überblick gibt dieses in der transpress-Reihe »Verkehrsgeschichte« erschienene Buch über die afrikanischen Eisenbahnen. Die Schienenstränge entstanden auf diesem Kontinent vielfach unter Regie der Kolonialmächte. Obwohl reichhaltige Illustrationen den gut geschriebenen Text auflockern, läßt der Informationsgehalt zu wünschen übrig. Der Verlag wäre gut beraten gewesen, Experten in die Erarbeitung des Buchtitels einzubeziehen. Denn dann hätte dieser Titel ein Renner werden können, da Eisenbahn-Bilderbücher über Afrika zuhauf erschienen sind. wdm.

Harri Czepuck: Eisenbahnen in Afrika. 88 Seiten, 45 Fotos, 1 Tabelle. 9,80 DM. transpress-Verlagsgesellschaft mbH, Berlin.

Bahn '91

Das Eisenbahn-Jahr 1991 war in Deutschland voller markanter Ereignisse. Es begann mit der Realisierung des Lückenschlußprogramms, fand mit der Aufnahme des ICE-Planbetriebes in Jahresmitte seinen Höhepunkt und schloß mit der Umzeichnung auf die einheitliche Triebfahrzeugkennung ab. Bahn-Extra 1/92 hat diese und weitere Ereignisse des Bahnjahres in einem reich illustrierten 130-Seiten-Heft festgehalten. F. B.

Das Eisenbahn-Jahr 1991. Bahn-Extra 1/92. 132 Seiten, Format DIN A4, broschiert, vierfarbig, Abbildungen, Tabellen. 19,80 DM. GeraNova Zeitschriftenverlag, Postfach, W–8000 München 5.

Seilfahrt

Wegen der militärischen und politischen Brisanz des Rohstoffes Uran waren bisher Informationen über die SDAG Wismut rar. Nun ist ein Buch erschienen, das dieses Thema sachlich, informativ und trotzdem populär näher rückt. Aufgrund der Dominanz gleisgebundener Fördertechnik im Erzbergbau könnte dieses Buch auch für die Spezies der Werkbahnfreunde interessant sein. So erhält der Laie einen Eindruck von der Welt untertage; oft standen Grubenloks, Hunte und technische Einrichtungen des Grubenbahnbetriebes dem Fotografen Modell.
Nach einer Einführung zur allgemeinen Entwicklung der SDAG Wismut werden die einzelnen Bergbaubetriebe vom Raum Aue bis Königstein in Wort und Bild vorgestellt. Manche Aufnahmen vor Ort sind offensichtlich gestellt. Dies ist aber durch die historische Einmaligkeit dieser Aufnahmen zu tolerieren.
Ein Buch in gleicher Ausstattung über den Thüringer Uranbergbau ist in Vorbereitung. Man darf gespannt sein. H. Neumann

Seilfahrt – Auf den Spuren des sächsischen Uranbergbaus. Herausgegeben von der SDAG Wismut. 153 Seiten, 112 teils großformatige Farbfotos, 21 x 28 cm. 48,– DM. Doris Bode Verlag, Haltern 1991 (2. überarbeitete Auflage).

LGB-Innenanlagen

Wenn von der LEHMANN-GROSSBAHN die Rede ist, denken viele an die Gartenbahn unter freiem Himmel. Daß das nicht immer der Fall sein muß, wird mit diesem Buch bewiesen. Die klassische Anlagenform ist seit jeher die Innenanlage, und diese läßt sich auch mit Bauteilen der LGB verwirklichen. Daß freilich der genügend große Platz vorhanden sein muß, daran kann auch das Buch nichts ändern. Das attraktiv aufgemachte Werk ist eine Zusammenstellung von Anlagenthemen aus der Zeitschrift LGB-DEPESCHE vergangener Jahrgänge. Diesem Umstand ist auch die Veröffentlichung der vorwiegend in Schwarzweiß gehaltenen Bilder geschuldet. Ein ausgesprochener Gewinn dieses Buches sind dagegen die zahlreichen Gleispläne, die von Eugen Landerer gekonnt illustriert und wegen ihrer Platzbeschränkung bewußt einfach gestaltet wurden. Sie sind damit nicht nur für den LGB-Liebhaber interessant. Hinweise zur Planung, zum Bau und zur Betriebsführung auf LGB-Anlagen runden das Kompendium ab. *G. K.*

LGB-Innenanlagen. Lektorat Wolfgang Zeunert. 160 Seiten, 23 Farb- und 285 Schwarzweißfotos, 26 Perspektivansichten und 67 Gleispläne. 60,– DM. Ernst Paul Lehmann Patentwerk, Postfach 3048, W–8500 Nürnberg.

Abschied von der Schiene

Seit Ende der 80er Jahre schrittweise in Betrieb genommene neue Hochgeschwindigkeitsstrecken sowie der InterCityExpreß symbolisieren für den Schienenverkehr in Deutschland den Aufbruch in ein neues Zeitalter. Doch mit der neuen Bahn geht das Streckensterben einher: Zwischen 1986 und 1990 wurde in Deutschland auf insgesamt 48 Verbindungen mit 757 km Länge der Schienenpersonenverkehr eingestellt. Diesen bald vergessenen Bahnen haben die Autoren mit dem vorliegenden Buch ein Denkmal gesetzt. Nahtlos schließt dieses Buch an den ersten Band, Abschied von der Schiene, 1980–1985, an.
Der geographische Rahmen reicht von der Nordsee bis zum Bayerischen Wald, vom Niederrhein bis nach Sachsen, denn auch in den neuen Bundesländern hat der Kahlschlag begonnen. Jede der vorgestellten Strecken hat ihre eigene Geschichte und wird anhand fundierter Texte und zahlreicher Fotos aus den letzten Betriebsjahren vorgestellt. G. N.

Wolfgang Fiegenbaum/Wolfgang Klee: Abschied von der Schiene. Band 2: Stillgelegte Bahnstrecken im Personenzugverkehr Deutschlands, 1986–1990. 208 Seiten, 200 Schwarzweiß- und 24 Farbfotos, 59,– DM. Motorbuch Verlag, Postfach 10 37 43, W–7000 Stuttgart 1.

Die Anklam-Lassaner Kleinbahn

In der Schriftenreihe »Beiträge zur Lassaner Heimatgeschichte erschien eine umfassende Abhandlung über das Kleinbahnnetz, das die vorpommerschen Städte Anklam und Lassan verband. Der Autor erläutert sowohl den Schienen- als auch den Kraftfahrzeugpark der Bahn. Ein Kapitel ist dem Personal der Kleinbahn gewidmet. Einige Schwarzweißfotos und eine einfache Streckenkarte illustrieren das schlichte Heftchen. Heimatgeschichtlern und Eisenbahnhistorikern werden viele Informationen dargeboten. Gerade deshalb sollten einige Satzfehler vor einer Nachauflage beseitigt werden. *ip*

Wolf-Dietger Machel: Die Anklam-Lassaner Kleinbahn. 18 Seiten, 12 Abbildungen, 1 Streckenkarte, DIN A5-Broschur, Herausgeber: IG Heimatgeschichte Lassan e.V., 5,– DM + 2,40 DM Porto. Bezugsmöglichkeit: Wilhelm Müller, Lange Str. 24, O–2232 Lassan.

Deutsche Kleinlokomotiven

Dieses Buch ist eine ideale Kombination zwischen Bildband und Nachschlagewerk. Die leicht verständlich geschriebenen Texte über Entwicklung und Technik der deutschen Kleinlokomotiven von Anfang bis zu den heutigen Tagen laden immer wieder zum Lesen ein. Für den allgemein an der Kleinlokgeschichte interessierten Leser ist dieses Buch eine wahre Fundgrube. Allerdings gibt es, auf die Statistik bezogen, inzwischen ein aussagekräftigeres Buch. *wdm*

Andreas Christopher: Deutsche Kleinlokomotiven. 128 Seiten, zahlreiche Abbildungen und Tabellen, 37,80 DM. Verlag Kennig, Hermann-Löns-Weg 4, W–4460 Nordhorn.

Stillgelegt und reaktiviert

Die Härtsfeldbahn



Fahrzeugausstellung zur Bahnhofshocketse in Neresheim am 10. August 1991, v.l.: Lokomotive 12, T 37 und T 33.

Nur 71 Jahre währte die Betriebsgeschichte der im württembergischen Härtsfeld gelegenen Meterspurbahn. Schon vor der Stillegung im Jahre 1972 sollte die Härtsfeldbahn als rollendes Museum erhalten bleiben. Doch dazu fehlte das Geld. Jetzt wird mit weitaus größeren Aufwendungen ein Teil dieser Bahn von Eisenbahnfreunden als Technikdenkmal wieder aufgebaut.

Nach dem Bau der Staatsbahnlinien Aalen – Ulm, Ulm – Donauwörth und Donauwörth – Nördlingen – Aalen in der zweiten Hälfte des vorigen Jahrhunderts verschlechterte sich zusehends die wirtschaftliche Lage des von diesen Strecken eingeschlossenen und unberührt gebliebenen Härtsfeldes. Deshalb gab es schon zu Beginn der 90erJahre des vergangenen Jahrhunderts Befürworter eines Bahnbaues durch das Härtsfeld. Nach vielen Diskussionen über die Streckenführung erteilte die württembergische Regierung am 16. Juli 1900 die Konzession zum Bau einer meterspurigen Lokalbahn von Aalen über Neresheim nach Ballmertshofen. Gleich danach wurden die Bauarbeiten in Angriff genommen, und am 31. Oktober 1901 konnte der Betrieb feierlich eröffnet werden.

Am 4. August 1905 erhielt die Badische Lokaleisenbahn AG (BLEAG) die Konzession für den Weiterbau der Strecke von Ballertshofen nach Dillingen. Auf ihr fuhren ab 3. April 1906 die ersten planmäßigen Reise- und Güterzüge.

Der Betrieb

Doch der wirtschaftliche Aufschwung im Härtsfeld blieb hinter den Erwartungen zurück. Davon betroffen war ebenfalls die Härtsfeldbahn. Nach der Inbetriebnahme der Gesamtstrecke wurden Werkstätte und Bahnverwaltung von Aalen und Ballmertshofen nach Neresheim verlegt, das damit zum Betriebsmittelpunkt avancierte. Ab 1910 führte die Württembergische Nebenbahn AG (WN) den Betrieb auf der »Schättere«, wie die Härtsfeldbahn im Volksmund hieß, weiter.

Infolge des ersten Weltkrieges, der Inflation und der Weltwirtschaftskrise geriet die Bahn in rote Zahlen. Erstmals bestand 1932 die Gefahr, daß die »Schättere« stillgelegt werden muß. Doch die wirtschaftliche Lage besserte sich bald wieder. Zu Beginn der 50er Jahre war die Härtsfeldbahn total heruntergekommen. Am 12. Juni 1953 folgte der Stillegungsantrag des Betriebsführers. Doch auch dieses Mal überlebte die Härtsfeldbahn: Das Land Baden-Württemberg stellte die für eine Sanierung dringend benötigten Finanzmittel bereit, und die Strecke wurde gründlich erneuert.

Zur Rationalisierung wurden u.a. 1956 vier bei der Firma Fuchs in Heidelberg gebaute Dieseltriebwagen beschafft. Bald danach konnte die Traktionsumstellung beendet werden.



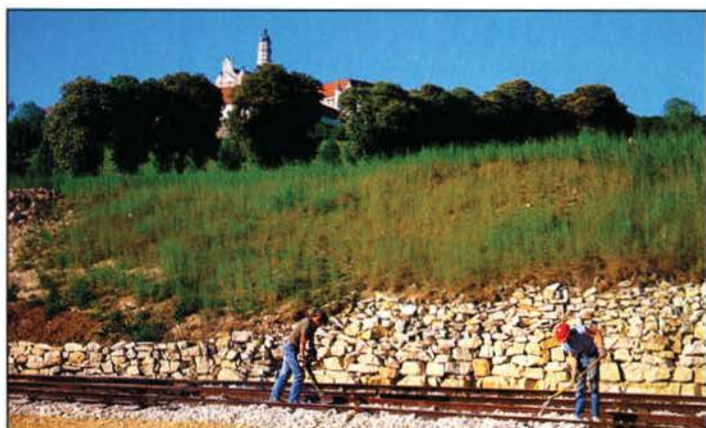
Lokomotive 12 Mitte April 1986 in Heidenheim als »Spielgerät« auf dem Grundstück einer Kindertagesstätte.



Das Ende

Trotz dieser Modernisierung konnte die WN den Wandel der Verkehrsströme nicht aufhalten. Zu Beginn der 70erJahre verschlechterte sich das Betriebsergebnis der Härtsfeldbahn zusehends. So verursachte die Strecke 1971 den größten Teil des 300 000 DM-Defizits der WN. Inzwischen erforderte auch der Zustand der Gesamtstrecke weitere Investitionen. Ein Gesuch der WN an die Bundesländer Baden-Württemberg und Bayern, sich am Defizit der Härtsfeldbahn zu beteiligen, stieß auf taube Ohren. Daher stellte die WN am 25. April 1972 den Antrag auf Entbindung von der Betriebspflicht. Dem wurde zum 30. September für den Reiseverkehr bzw. am 30. November 1972 für den Güterverkehr stattgegeben.

Wie schon damals allgemein üblich, löste der Stillegungsantrag plötzlich reges Interesse an der Bahn aus. Ein Museumsbahnpro-



Eisenbahnfreunde stopfen am 24. Mai 1989 das neu verlegte Gleis im Bahnhofsbereich von Neresheim



Der Anfang in Neresheim am 18. Mai 1986: der neu »verbrettete« Pufferwagen 155

jekt kam ins Gespräch. Angesichts der Streckenlänge von 55,49 km und eines Investitionsbedarfs von zwei Millionen DM für die nächsten fünf Jahre zerschlugen sich diese Pläne schnell. Die Strecke wurde abgebaut.

Die Härtsfeld-Museumsbahn

Am 22. August 1984 ist die »Schättere«-Lokomotive 11 als Denkmal in Neresheim aufgestellt worden. Schon damals kam Eisenbahnfreunden der Gedanke, nun doch eine Museumseisenbahn einzurichten. Kurz danach konstituierte sich ein »Freundeskreis Schättere«, aus dem später der Verein »Härtsfeld Museumsbahn e.V.« (HMB) hervorging.

1986 richteten die Freunde der Härtsfeldbahn im ehemaligen Bahnhof Neresheim ein kleines Museum ein, in dem zahlreiche Erinnerungsstücke von der Härtsfeldbahn aufbewahrt werden. Auf einem Teil des ehemaligen Bahnhofsgeländes entstanden Gleisanlagen.

In rascher Folge wurden einige Originalfahrzeuge in teilweise schrottreifem Zustand gekauft. Diese Fahrzeuge werden aufgearbeitet, darunter die betriebsfähig wieder herzurichtende Härtsfelddampflokomotive 12 sowie die Triebwagen 33 und 37. Der Triebwagen 33 hat seine Probefahrt bereits hinter sich.

Der Betrieb im Bahnhof Neresheim wird nun in wenigen Wochen, 20 Jahre nach der Stillegung, wieder aufgenommen.

Praktische Hinweise

Härtsfeld-Museumsbahn e.V., Postfach 9126, W-7080 Aalen 1
Das Museum befindet sich jedoch in Neresheim.

Verkehrsverbindungen
Busse ab Aalen (Württemberg), u.a. KBS 757, 786 und 911 oder über Heidenheim/Brenz (KBS 757). Mit dem Auto: Autobahn A 7 Würzburg – Ulm; von Süden Ausfahrt Heidenheim, von Norden Ausfahrt Aalen/Oberkochen; Neresheim ist ausgeschildert. Das Bahnhofsgelände befindet sich aus Richtung Autobahn gesehen am Ortsende und Fuße des Klosters.

Öffnungszeiten
Jeden ersten und dritten Sonntag im Monat; Sonderführungen nach Absprache; umfangreicher Souvenirverkauf, Erlöse für den Aufbau der Bahn.

Arbeitseinsätze
mittwochs ab 17 Uhr, sowie samstags ab 9 Uhr

Sehenswürdigkeiten
Wallfahrtskapelle Maria Buch, Kloster Neresheim, Naturschutzgebiet Zwing mit Waldlehrpfad, Naturschutzgebiet Härtsfeldwerke, ehemalige Römerstraße, Härtsfeldsee, Raubritterburg Katzenstein, Jagdschloß Duttenstein; in Dischingen eine der schönsten Dorfkirchen des schwäbischen Baroks, Schloß Taxis mit englischem Garten, Egauwasserwerk.

Das Planfeststellungsverfahren

Auf Hochtouren läuft inzwischen das Planfeststellungsverfahren für die Neubaustrecke Neresheim – Dischingen. Einziger Knackpunkt ist hierbei der direkt hinter der östlichen Bahnhofsausfahrt gelegene Acker des Klosters Neresheim, in dessen Bereich die Trasse nicht mehr existiert. Die Vereinsführung ist jedoch optimistisch, daß sich hier bald eine für alle Betroffenen akzeptable Lösung finden läßt. Dann könnte mit dem Wiederaufbau der Strecke sofort begonnen werden.

Noch in diesem Jahr soll die 1963 letztmalig eingesetzte Lokmotive 12 betriebsfähig hergerichtet sein. Einem unter anderen dampflokbespannten Museumsbetrieb steht also künftig nichts mehr entgegen.

Jürgen Ranger



Lokomotive 12 ohne Kessel am 10. August 1991. Der Kessel wurde in Polen aufgearbeitet.

Zu besichtigende Fahrzeuge der Härtsfeld-Museumsbahn e.V.

Betriebs-nummer	Bauart/ Gattung	Hersteller	Baujahr	Fabrik-Nr.	Bemerkungen
11	Bh2t	Esslingen	1913	3710	1963 Z; seit 1984 Denkmallok in Neresheim
12	Bht2	Esslingen	1913	3711	1963 Z; Denkmallok in Heidenheim, seit 10/86 bei HMB; Wiederinbetriebnahme geplant
T 33	1A'1A'	Wismar	1934	20233	ex Bremen–Tarmstadt, 1956 Härtsfeldbahn, Totalumbau 1964, 1973 als Ersatzteilspender an Amstetten – Laichingen, seit 1985 in Neresheim; inzwischen betriebsfähig
T 37	B'B'	MAN	1960	145169	ex Südharz-Eisenbahn, 1964 Härtsfeldbahn, 1973 an Amstetten – Laichingen, 1987 nach Neresheim
1	VB	Herbrand	1901	–	ex Personenwagen 1 der Härtsfeldbahn, 1956 neuen Wagenkasten als VB, 1973 – 1986 Amstetten – Laichingen
6	C3	SIG*)	1989	–	bis 1949 Brünigbahn (Schweiz), dann Amstetten – Laichingen, 1956 neuer Wagenkasten; Fahrgestell in Neresheim
28	C	Esslingen	1927	–	bis 1978 Bw der Überlandstrab. Esslingen – Nellingen – Denkendorf, seit 1987 in Neresheim Umbau zu Personenwagen
153-156	Gw	Kelsterbach	1901	–	ex Amstetten – Laichingen; von 1984 bis 1989 nach Neresheim
322	Rw	Herbrand	1899	–	letzter Güterwagen der Härtsfeldbahn, seit 1984 mit Lok 11 Denkmal
4011 u. 4042	Pw	SIG*)	1913	–	ex Rhätische Bahn, 1989 von HMB als Arbeitsfahrzeug übernommen
Rollböcke 1, 2, 6 und 24		Kleinfahrzeuge KLT 1, KLA 1, KLA 2			

*) Schweizer Industriegesellschaft

Partner gesucht

Ich bin 23 und hatte seit meiner Kindheit die beiden Wünsche, Modelleisenbahner und Lokführer zu werden. Inzwischen bin ich Ellokführer, aber immer noch kein Modelleisenbahner – die Verhältnisse, sie sind hier nicht so. Seit 1987 gibt es praktisch keine Fahrzeuge, Gleise und kein Zubehör mehr auf dem Markt. Um mich dennoch mit dem Hobby zu beschäftigen, suche ich Briefkontakte auf englisch oder russisch; mit deutsch habe ich Schwierigkeiten: Sergej Kusjakov, Uliza Lenina, 30–49, SU–431 460 Rusajevka.

Bratislava – Wien

Die im Bild wiedergegebene Traktion im MEB 2/92, S. 23, stammt vom Sommer 1991. Seit Winterfahrplan 1991/1992 werden die Züge wieder mit österreichischen Maschinen der Reihe 2143 und zum Teil mit österreichischem Wagenmaterial gefahren. Der Grund hierfür ist, die mögliche Signalbeeinflussung durch die Generatoren für die Zugheizung der ČSD-Triebfahrzeuge hintan zu halten. *H. Pelz, A–1120 Wien*

Museum Geyer

Herr Kuhlmann hat in Heft 2/92, S. 22, allerhand verwechselt. Jeder, der es wünscht, soll bei mir im ehemaligen Bahnhofsgebäude klingeln; er erhält erschöpfend Auskunft. Der Wagen ist nicht der holzbeplankte 970-369, den wir auch gerne aufgestellt hätten, sondern der 970-383. Der zweiachsige gedeckte Wagen ist einer der drei noch erhaltenen Packwagen der Königl. Sächs. Staatsbahn. Einer steht in Radebeul, der zweite in Rittersgrün, der dritte bei uns. Der 970-369 lief noch bis 1974 zwischen Thum und Meinersdorf. *Wolf, O-9307 Geyer*

Reko-Diesellok

Kernstück der im MEB 12/91, S. 18, beschriebenen Modernisierung der BR 105/106 ist der Einbau des neuen Strömungsgetriebes GS 20/4,9, das in der Strömungsmaschinen GmbH Dresden durch den Umbau der bisher genutzten GSR 12/5,2 hergestellt wird. Dieses neue GS 20/4,9 ist ein Zwei-Wandler-Getriebe mit wesentlich günstigerer auf die Einsatzbedingungen abgestimmter Charakteristik, vor allem im Anfahr- und Teillastbereich. So bringt die Lokomotive trotz Leistungsabsenkung um rund 24% die gleiche Anfahrzugkraft an den Haken wie die ursprüngliche BR 106. Hinzu kommen pro Jahr rund 25% weniger Kraftstoffverbrauch.
Die besonderen Eigenschaften der BR 298 (ex 108) werden durch neue Strömungswendegetriebe – ebenfalls aus dem Dresdener Betrieb – erreicht. Dadurch ist ein verschleißfreies, hydrodynamisches Bremsen ganzer Rangiereinheiten möglich. Bei den Erprobungslokomotiven verlängerte sich die Standzeit der Bremssohlen von 14 bis 18 Tagen auf 2,5 Jahre. Der Fahrtrichtungswechsel ist ohne das Verharren im Stillstand möglich. Dadurch kann zügiger rangiert werden.
O. Herfen, Dresden

Munich und Cologne?

Zum Amüsement von Herrn Frenzel in Heft 12/91 (Bahnpost):
Wenn der MODELLEISENBAHNER die heutigen Namen von heute ausländischen Orten exakt wiedergibt, so finde ich das völlig in Ordnung und keineswegs verkrampft, selbst wenn diese Orte »seit Jahrhunderten deutsche Namen« hatten. Freilich hat es sich eingebürgert, die Hauptstädte in der im Deutschen üblichen Form zu benutzen (übrigens nicht nur die der osteuropäischen Staaten), aber man schreibt eben Poznań (Posen), Szczecin (Stettin), Piła (Schneidemühl) usw. usf., weil diese Orte heute so und nicht anders heißen. Auch mir bereitet die Aussprache zuweilen Mühe; doch sich damit zu beschäftigen und von den Realitäten auszugehen, halte ich für einen Ausdruck des guten Tones anderen gegenüber.
Was würde Herr Frenzel wohl sagen, wenn ihn ein Ausländer in Deutschland nach Munich oder Cologne fragte?
Dr. Rolf Neustädt, O–1136 Berlin

Ausstellung

Vom 3. bis 11. Oktober 1992 startet im Freizeit- und Erholungszentrum in der Berliner Wuhlheide die dritte Modellbahnausstellung. Gesucht werden noch engagierte Modelleisenbahner, die mit eigenen Modellbahnanlagen, Dioramen, Modulen oder auch einzelnen Modellen zum Erfolg der Veranstaltung beitragen und ihre Modelle der Öffentlichkeit vorstellen wollen.
Interessenten melden sich bitte bei FEZ Wuhlheide (Palast), Frank Tinius, Postamt 1, PF 25, O–1170 Berlin.

N-Bahner

Die Interessengemeinschaft N (IGN) sucht für eine Dokumentation über das N-Bahn-Geschehen Kontakt zu aktiven N-Bahnern aus den neuen Bundesländern. Interessenten wenden sich bitte an die IGN, W. Richter, PF 80 14 66, W–8000 München 80.

Zusage nicht gebrochen

Zum Verkauf eines Personenwagens, der auf Bahnhof Seebad Heringsdorf sein Dasein fristet (MEB 11/91, S. 20), schreibt Herr Uwe Dumrat von der Hauptabteilung Technische Dienste bei der Reichsbahndirektion Schwerin u.a.: Bereits im April 1991 bat Herr Henneking den Präsidenten der Reichsbahndirektion Schwerin nachzuprüfen, ob eine Abgabe des Wagens 6050 99 27503-0 von Heringsdorf an die Museumsbahn Minden möglich ist.
Freunde des Modelleisenbahnverbandes von Pasewalk hatten die Übernahme des Wagens für Museumszwecke bereits mehrfach erörtert und geprüft, wegen unlösbarer materieller und finanzieller Probleme diese Angelegenheit jedoch fallen lassen.
Zum Zeitpunkt der Antragstellung durch die Museumsbahn Minden an den Direktionsbereich Greifswald am 19.06.1991 lag keine anderweitige Forderung vor.

Sachsendampf

Im MEB 2/92, S. 51, berichtet Herr Lehmann aus Rippien über seine Erlebnisse bei einer Sonderfahrt der »AG Sachsendampf« am 26. Oktober 1991.
In diesem Zusammenhang möchten wir darauf hinweisen, daß »Sachsendampf« ein Markenzeichen für erlebnisreiche Fahrten mit historischen Eisenbahnfahrzeugen der DR in der Rbd Dresden ist. Die gleichnamige Arbeitsgruppe koordiniert lediglich die organisatorischen Aufgaben.
Für die Vorbereitung und Durchführung zeichnen die einzelnen Veranstalter verantwortlich.
Im konkreten Fall handelte es sich um eine Sonderfahrt des Vereins Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V., Dresden, der in der Ausschreibung ausdrücklich darauf hingewiesen hatte, daß Fotobegleiter mit Kraftfahrzeugen bei dieser Fahrt ausgeschlossen sind. Sicherlich hätte man dennoch eine einvernehmliche Lösung anstreben sollen.
In anderen Fällen orientieren wir darauf, daß Fotobegleiter die Fahrten und die Erhaltung historischer Fahrzeuge durch den Erwerb einer Kinderkarte für ein bis zwei Personen unterstützen sollten. Gleichzeitig erhalten sie damit alle erforderlichen Informationen und wissen, daß sie dem Veranstalter (außer an den Orten der Fotohalte) willkommen sind. Ansprüche anderer, die sich vor der Fahrt nicht ausreichend informieren und die Ergebnisse der Eisenbahn-Traditionspflege zum Nulltarif nutznießen wollen, müssen wir kategorisch abweisen.
Wiezorek, Rbd Dresden, Arbeitsgruppe Sachsendampf

Fotografieren erlaubt

Wie bei der Bundesbahn ist auch bei der Deutschen Reichsbahn das Fotografieren und Filmen auf dem Kunden öffentlich zugänglichen Gelände (Bahnhöfe, Bahnsteige, im Zug – ohne Beeinflussung des Verkehrsablaufes) für nichtkommerzielle Zwecke ohne Genehmigung erlaubt. Foto- und Filmaufnahmen von Objekten, Bahnanlagen und Fahrzeugen, die sich auf dem der Öffentlichkeit nicht zugänglichen Gelände befinden, sind genehmigungspflichtig. Die erforderlichen Fotogenehmigungen bitten wir rechtzeitig bei der Abteilung Öffentlichkeitsarbeit und Presse der jeweils zuständigen Reichsbahndirektion zu beantragen.
Ehlers, Presseabteilung Rbd Schwerin

Anlage zu verkaufen

Der Modellbahnclub in Wolmirstedt hat eine Modellbahnanlage zu verkaufen. Da nach der Wende vom ehemaligen Trägerbetrieb die Arbeitsräume gekündigt wurden, wissen wir nicht wohin mit der Anlage. Diese räumliche Beschränkung und der rapide Rückgang der Mitstreiter führte zur Disposition der 10,2 m x 3,2 m großen H0-Anlage, die das Thema Magdeburger S-Bahn zwischen Zielitz und Schönebeck-Salzelmen hat. Die Anlage kann in Segmente (2,4 m x 0,8 m) zerlegt werden. Gleispläne und weitere Angaben sind über J. Ziebell, Friedensring 21, O–3215 Zielitz gegen einen frankierten A5-Briefumschlag erhältlich.

Modell Eisen Bahner
& Bahn Welt
Mehr Spaß an Eisenbahn & Modell



Der Jahrhundertbau

1939 sorgte er für Schlagzeilen, 1945 wurde er überflutet, danach provisorisch hergerichtet, 30 Jahre diente er nur dem Transitverkehr, jetzt wurde er grundlegend saniert: der Nord-Süd-S-Bahn-Tunnel in Berlin.



Unbedenklichkeitserklärung vorgelegt

Als sich im Juli 1947 ein kleiner Kreis von Modelleisenbahnern in Hannover zusammenfand, um einen Modellbahnclub zu gründen, verlangte die Militärregierung eine Unbedenklichkeitserklärung. Was der MEC Hannover heute treibt, beschreibt unser Bericht.

Gleisstopfmaschine



Die Gleisstopf- und Richtmaschine von Liliput nach einem Vorbild der Wiener Firma Plasser & Theurer ist ein feines Modell. Nur ist sie leider unmotorisiert. Reiner Lachs hat sich des Modells angenommen und eine verblüffend einfache Motorisierungsvariante entwickelt.

Massivbrücke in HO



Brücken auf Modellbahnanlagen nach real existierenden Vorbildern zu bauen ist immer wieder von besonderem Reiz. Hartwig Winter nahm sich eine Massivbrücke aus der unmittelbaren Nachbarschaft zum Vorbild und berichtet über seine Erfahrungen.

Intermodellbau ´92

Alljährlich treffen sich in Dortmund die Modellbauer aller Sparten. Ein guter Teil der Ausstellungsfläche ist den Eisenbahnern gewidmet. Und weil dort Spitzenanlagen aller Nenngrößen gezeigt werden, sahen wir uns in Dortmund für unsere Leser um.

Die Vitznau-Rigi-Bahn



Diesmal laden wir Sie in die Schweiz ein. Ziel ist die Vitznau-Rigi-Bahn, die für Sonderfahrten eine Dampflokomotive vorhält.

Ölgefeuert ins Zittauer Gebirge

Unlängst wurde die erste 750-mm-spurige Dampflokomotive auf Ölhauptfeuerung umgebaut. Sie ist auf dem Zittauer Schmalspurnetz beheimatet. Kann damit die Zukunft dieser Bahn als gesichert angesehen werden? Manfred Weisbrod berichtet und zweifelt.

Gebüsch von Busch



Daß die Firma Busch in Viernheim nicht nur Bäume und Büsche herstellt, weiß inzwischen jeder Modelleisenbahner. Wenige Wochen nach der Nürnberger Spielwarenmesse besuchten wir den Zubehörhersteller, um herauszufinden, was bei Busch noch alles »im Busche« ist.

Impressum

Redaktionsanschrift
Borkumstraße 2 · Postfach 11 004
O-1100 Berlin
Telefon: 2315071
Telefax: 2315070

Chefredakteur
Fritz Borchert

Redaktion
Rainer Ippen (Technik), Georg Kerber (Modell)
Wolf-Dietger Machel (Vorbild)
Gisela Neumann (Leserbriefe, Nachrichten)
Jörg Lübben (Produktion)

Bild
foto KLAWIAN loewe stirl

Layout
Andre Wendt



Ständige Mitarbeiter
Wolfgang und Jürgen Albrecht · Günter Barthel
Dieter Bäzold · Günter Fromm · Johannes Glöckner · Clemens Hahn · Wolfgang Hensel
Rolf Jünger · Dietmar Lehmann
Lutz Neve · Andreas Petereit
Dr. Wilfried Ruppert · Dr. Horst Schandert
Burkhard Sprang · Peter Zander

Verlag
T&M Verlagsgesellschaft mbH
Borkumstraße 2 · Postfach 11 001
O-1100 Berlin
Telefon: 2315071 · Telefax: 2315070

Geschäftsführer
Dr. Harald Böttcher · Richard Stolz

Verlagsleiter
Norbert Hobbhahn

Anzeigenverwaltung
Vereinigte Motor Verlage · GmbH & Co KG · Anzeigenabteilung MODELL EISENBAHNER
Telefon: 0711/2043-0 · FS 722036
Telefax: 0711/2043-349

Anzeigenleitung
Thomas Kohler
Verantwortlich für den Anzeigenteil: Andrea Stilz
Der MODELL EISENBAHNER erscheint monatlich.

Satz
Konzetti Berlin

Reproduktion
Otterbachrepro Rastatt

Druck
Grafischer Großbetrieb Pößneck

ROTTHAUSER  LOKSCHUPPEN

Inh. ULRIKE HAINZ
Steeler Str. 82 · 4650 Gelsenkirchen

Großauswahl und Service rund um die Modelleisenbahn

Piko

Lokomotiven

118211	Güterzug V 100-003	69,80
125100	Diesellok BR 106 DR, okker	59,80
127100	Dampflok BR 86 DR	79,80
5/6017/200	KÖF I DR, schwarz	89,95
5/6200/00	E-Lok E 69 DR, grün	29,90
5/6210/000	E-Lok E 69,05 DB, rot, EP. III	29,90
5/6212/000	Güterzuglokomotive BR E 42 DR, grün, EP. III	63,30
5/6212/001	Güterzuglokomotive BR E 242 DR, EP. IV	63,30
5/6213/000	Schnellzuglokomotive BR E 211 DR, rot, EP. IV	63,30
5/6220/000	Schnellzuglokomotive BR 499 der CSD blau/beige	59,80
5/6220/001	Schnellzuglokomotive E 499.2 der CSD, grün/beige	59,80
5/6220/002	Schnellzuglokomotive E 499.0 der CSD, rot/beige	59,80
5/6301/000	Tenderlokomotive BR 66 DB	59,80
5/6317/000	Güterzuglokomotive BR 55 DB	59,80
5/6324/000	Güterzuglokomotive 1425 der SJ	59,80
5/6325/000	Schnellzuglokomotive BR 01 0505-6 m. Öl	82,50
5/6330/000	Güterzuglokomotive BR G8 (K.P.E.V.)	66,80
5/6332/000	Tenderlokomotive BR 95 DR	89,95
5/6333/010	Personenzuglokomotive BR 38 der DR, NH	119,80
5/6333/0101	Dampflok BR 38 DR, Kohle, KK, Faulhabermotor	249,80
5/6333/011	Personenzuglokomotive BR 38 DRG, EP. II NH	119,80
5/6333/0111	Dampflok BR 38 DRG, Kohle, KK, Faulhabermotor	259,80
5/6335/012	Dampflok BR 01 DR, Öl, schwarz, Box-P. Räder	99,80
5/6335/013	Dampflok BR 01 DB, Kohle, schwarz, Box-P. Räder	99,80
5/6335/010	Schnellzuglokmotive BR 01	95,80
5/6335/011	Schnellzuglokomotive BR 01	95,80
5/6336/101	Dampflok BR 03 DR, KK, Kohle, Faulhabermotor	229,80
5/6337/010	Güterzuglokomotive BR 41 DR	95,80
5/0761/100	Saxonia DC	149,80
5/0761/103	Saxonia AC	199,80
190281	Dampflok BR 56 DR	129,80
123100	Dampflok BR 52 DR, Kondenztender	89,50

Güterwagen

5/6406/180	offener Güterwagen CSD	7,25
5/6407/010	gedeckter Güterwagen G 10, weiß, DR	7,80
5/6407/011	Kühlwagen Interfrigo DR	7,80
5/6407/0119	ged. Güterwagen, DR, Interfrigo, KK	15,80
5/6407/070	Kühlwagen SNCF	8,45
5/6407/200	Kühlwagen MAV, weiß, EP. III	7,80
5/6408/016	2achs. Kesselwagen DR Minol	7,80
5/6408/017	2achs. Kesselwagen DR Schwedt	8,80
5/6408/025	2achs. Kesselwagen BP	8,80
5/6408/026	2achs. Kesselwagen Esso	8,80
5/6408/027	2achs. Kesselwagen Shell	8,80
5/6408/029	2achs. Kesselwagen DB Texaco	8,80
5/6408/090	2achs. Kesselwagen, weiß, NS	8,80
5/6408/141	2achs. Kesselwagen ÖBB, grau	8,80
5/6408/142	2achs. Kesselwagen ÖBB	8,80
5/6409/190	Eiskühlwagen SZD	13,80
5/6410/011	off. Güterwagen, rotbraun, DR	7,50
5/6410/0709	off. Güterwagen, SNCF, Bauart: E1, KK	14,80
5/6410/120	off. Güterwagen, braun, CFL	7,50
5/6410/200	off. Güterwagen, MAV, braun, EP. III	7,50
5/6410/201	off. Güterwagen, braun, MAV	7,50
5/6413/010	off. Güterwagen, braun, DR, EP. III	7,50
5/6413/120	off. Güterwagen, grau, CFL, EP. III	7,50
5/6413/121	off. Güterwagen, braun, CFL, Europ	7,50
5/6413/122	off. Güterwagen, braun, CFL	7,50
5/6413/180	off. Güterwagen, braun, CSD	7,50
5/6416/017	Kranschutzwagen, grün, DR	8,80
5/6416/185	Kranschutzwagen, braun, CSD	8,80
5/6417/170	off. Güterwagen, braun, SBB, EP. III	7,50
5/6419/010	Flachwagen DR, braun, EP. IV	12,80
5/6419/015	Flachwagen DR m. 3 Cont. Deutrans, EP. IV	14,50
5/6422/010	4achs. off. Güterwagen, braun, DR, 007r47	10,50
5/6422/070	4achs. off. Güterwagen, SNCF, braun, 00r47	10,50
5/6422/0709	off. Güterwagen, SNCF, KK	17,95
5/6423/010	4achs. off. Güterwagen, braun, DR, EP. III	10,50
5/6424/015	4achs. Kesselwagen, DR, Buna	11,50
5/6424/016	4achs. Kesselwagen Minol	11,50

HINWEIS:
Wir sind auf der Inter-Modell-Bau '92, Dortmund vom 8.-12. April 1992 in der Halle 6, Stand 602D vertreten.

5/6424/017	4achs. Kesselwagen, DR Schwedt	11,50
5/6424/021	4achs. Kesselwagen, silber, Texaco, DB	11,50
5/6424/027	4achs. Kesselwagen, Shell, DB	11,50
5/6424/028	4achs. Kesselwagen, blau, Aral, DB	11,50
5/6425/0119	Kühlwagen DR, Interfrigo, DR	21,25
5/6425/180	4achs. Kühlwagen, hellgrau, CSD, EP. IV	13,80
5/6426/010	4achs. Selbstentladewagen DR, EP. IV	14,50
5/6432/010	Klappdeckelwagen, braun, DR, EP. IV, bewegl. Klappe	11,50
5/6433/070	Zementsilowagen, grau, SNCF	11,85
5/6434/0109	Kühlwagen DR, Bauart EK2, Interfrigo, KK	21,25
5/6434/013	Kühlwagen, SK2, Lübzer Pils, DR, Neuheit	13,50
5/6434/014	Kühlwagen, SK2, Radeberger Bier, DR, Neuheit	13,50
5/6434/015	Kühlwagen, SK2, Wernesgrün, DR	13,50
5/6434/070	Kühlwagen, SK2, Stef, SNCF	13,50
5/6434/071	Kühlwagen, SK2, Coca-Cola, SNCF	13,50
5/6434/180	Kühlwagen, SK2, CSD, EP. IV, Neuheit	13,50
5/6437/014	off. Güterwagen, KPEV, braun, EP. 1	8,95
5/6437/015	off. Güterwagen K. Sächs. Sts. EB	9,50
5/6437/210	off. Güterwagen	9,50
5/6438/011	ged. Güterwagen mit Bremserhaus, DR, Hannover	10,50
5/6438/014	ged. Güterwagen m. Brh., braun, KPEV, EP. 1	10,50
5/6438/015	ged. Güterwagen K. Sächs. Sts. EB mit Bremserh.	10,50
5/6439/010	ged. Güterwagen, braun, graues Dach, DR, EP. IV	15,50
5/6439/011	ged. Güterwagen, braun, DR, EP. IV	15,50
5/6439/0119	ged. Güterwagen DR (OPW), Bauart: Gbs, KK	25,80
5/6439/013	ged. Güterwagen, Deutsche Post, DR	15,50
5/6439/0159	ged. Güterwagen, DR, graues Dach, Bauart: Gbs, KK	25,80
5/6440/020	Kühlwagen Transthermos, Bremen, 4-achs.	16,95
5/6440/170	Kühlwagen Transthermos, Migros, 4-achs.	16,95
5/6442/010	off. Güterwagen, braun, DR	7,50
5/6442/101	off. Güterwagen, rotbraun, FS, Europ	7,50
5/6443/170	off. Güterwagen, braun, SBB	7,50
5/6444/031	off. Güterwagen, braun, Saar	7,50
5/6444/041	off. Güterwagen, grün, B, Europ, EP. III	7,50
5/6444/042	off. Güterwagen, braun, Belgien	7,50
5/6444/071	off. Güterwagen, SNCF, Europ, EP. III	7,50
5/6444/072	off. Güterwagen, braun, SNCF	7,50
5/6444/090	off. Güterwagen, braun, NS	7,50
5/6444/091	off. Güterwagen, schwarz, NS	7,50
5/6445/010	ged. Güterwagen, braun, DR, EP. III	7,50
5/6445/011	ged. Güterwagen, braun, DR, EP. II	7,80
5/6445/015	ged. Güterwagen, Seefisch, weiß, DR	7,80
5/6445/018	ged. Güterwagen, Wasserstoff, DR	9,95
5/6445/020	ged. Güterwagen, braun, DB	7,80
5/6445/022	Bahndienstwagen, grün	7,80
5/6445/060	ged. Güterwagen, DSB, EP. III	7,80
5/6445/061	ged. Güterwagen, DSB, Tuborg, EP. III	7,80
5/6445/062	ged. Güterwagen, DSB, Carlsberg, EP. III	7,80
5/6445/072	ged. Güterwagen, braun, SNCF	7,80
5/6445/121	ged. Güterwagen, grün, CFL, EP. III	7,80
5/6445/154	ged. Güterwagen, grün, PKP	7,80
5/644/184	Werkswagen, blau, CSD, EP. III	7,80
5/6446/010	ged. Güterwagen, braun, DR, EP. III	7,80
5/6446/011	ged. Güterwagen, DRG, Kassel	8,45
5/6446/015	ged. Güterwagen, weiß, DR	7,80
5/6446/016	ged. Güterwagen, Seefische, DR, EP. III	7,80
5/6446/025	ged. Güterwagen, WEKAWB, rotbraun, DB	7,80
5/6446/040	Tonnenwagen grün B	8,50
5/6446/042	Tonnenwagen braun B	8,50
5/6446/072	ged. Güterwagen, braun, SNCF	7,80
5/6446/073	ged. Güterwagen, grün, SNCF	7,80
5/6446/074	ged. Güterwagen, rotbraun, SNCF	7,80
5/6446/121	ged. Güterwagen, grau, CFL, Europ, EP. III	7,80
5/6446/140	ged. Güterwagen, braun, ÖBB	7,80
5/6447/010	Verschlagwagen, braun, DR, EP. III	9,50
5/6448/017	ged. Güterwagen, Margonwasser, DR	7,80
5/6448/105	ged. Güterwagen, ital. Bauart, Martini, DR	7,80
5/6448/106	ged. Güterwagen, ital. Bauart, Cinzano, DR	7,80
5/6448/1069	ged. Güterwagen, FS, ital. Bauart, Cinzano, KK	15,50
5/6448/107	ged. Güterwagen, Bertoli, FS, EP. III	7,80
5/6449/010	ged. Güterwagen, franz. Bauart, braun, DR, EP. III	7,80
5/6449/012	ged. Güterwagen, franz. Bauart, grün, DR, EP. III	7,80
5/6449/070	ged. Güterwagen, rotbraun, SNCF, EP. III	7,80
5/6449/072	ged. Güterwagen, braun, SNCF, EP. III	7,80
5/6449/090	ged. Güterwagen Post, braun	7,80
5/6454/010	Säuretopfwagen, DR, EP. IV	14,50
5/6454/011	Säuretopfwagen, DR, Ruhrchemie AG Essen	14,50
5/6455/170	ged. Güterwagen, Bauart K3, grau, SBB, EP. III	11,80
5/6459/011	ged. Güterwagen, Wärmeschutzwagen, 2-achs.	9,95

Personenwagen

5/6509/0009	Modernisierung-Reisezugwagen, 2. Kl., KK, grün, DR	28,80
5/6510/0009	Modernisierungs-Reisezugwagen, 2. Kl./Buffet, grün, DR	28,80
5/6511/0009	Modernisierungs-Gepäckwagen, KK, grün, DR	28,80
5/6511/001	Gepäckwagen DR, grün	17,90
5/6514/015	2achs. Personenwagen K. Sächs. St. EB, grün, Wg.-Nr. 3498	16,50
5/6514/016	2achs. Personenwagen K. Sächs. St. EB, grün, Wg.-Nr. 3499	16,50
5/6514/100	Personenwagen Undekor.	3,00
5/6515/010	Personenwagen, grün, DR, EP. III	10,50
5/6515/070	Personenwagen m. Brh., grün, SNCF, EP. III	10,50
5/6516/010	Personenwagen m. Brh., grün, DR, EP. III	10,50
5/6519/010	Steuerwagen BR 195, EP. III	29,80
5/6520/010	Reisezugwagen Bauart Bage-Reko 2. Kl. 3achs. DR	29,50
5/6521/010	Reisezugwagen Bauart Bage-Reko 2. Kl., 2achs. DR	29,50
5/66605/010	Güterzuggepäckwagen, grün, DR, EP. III	7,80
5/6605/011	Güterzuggepäckwagen, grün, DR, EP. IV	8,85
5/6605/015	Stückgutwaggon, braun, DR, EP. III	7,80
5/6605/060	Güterwagen DSB, olivgrün, EP. III	7,80
5/6605/180	Güterzuggepäckwagen, grün, EP. III, CSD	7,80

Zubehör

5/1763/000	Trafo	34,90
5/1971/0100	Form-Hauptsignal, 1-Flg. mit Zugbeeinflussung	14,95
5/1971/0160	Form-Hauptsignal 2-Flg. Impulsschaltung H0	19.95
5/1971/0180	Form-Gleissperrsignal Impulsschaltung	14,95
5/1971/0190	Abdrücksignal, Impulsschaltung H0	14,95
5/1971/0520	Lichtsignal H0 – gelb-grün	14,95
5/1971/1020	Bahnübergang B2 Dauerstrom H0	9,95
5/1971/1040	Bahnübergang B4 Dauerstrom H0	9,95
5/6740	Weichenpaar	21,25
5/6800	1/1 gerades Gleisstück, 177 mm	0,75
5/6801	2/3 gerades Gleisstück, 118 mm	0,60
5/6802	1/3 gerades Gleisstück, 59 mm	0,50
5/6803	Paßgleisstück, 107 mm	0,60
5/6804	Paßgleisstück, 67 mm	0,50
5/6805	Schienen	1,85
5/6810	1/1 gebogenes Gleisstück, Rad. 440 mm, 22,5°	0,75
5/6811	2/3 gebogenes Gleisstück, Rad. 440 mm, 15°	0,60
5/6812	1/3 gebogenes Gleisstück, Rad. 440 mm, 7,5°	0,50
5/6813	1/1 gebogenes Gleisstück, Rad. 380 mm, 22,5°	0,60
5/6814	2/3 gebogenes Gleisstück, Rad. 380 mm, 15°	0,60
5/6815	1/3 gebogenes Gleisstück, Rad. 380 mm, 7,5°	0,50
5/6816	Schienen 1/1-880 geb. Anschlußgleis	0,80
5/6820	Anschlußgleis 1/1 gerade, 177 mm	1,25
5/6821	Anschlußgleis 1/3 gerade, 59 mm	1,10
5/6822	Trenngleis, 59 mm	0,60
5/6823	Unterbrechergleis, 59 mm	0,60
5/6824	Schaltgleis, 59 mm	1,10
5/6830	Entladebühne	6,95
5/6831	Entladebrücke	6,95
5/6851/000	Entstöranschlußgleis	1,50
5/6863	Bogenträgerbrücke	5,60
5/6866	Blocksignal, 177 mm	15,95
5/6867	Blechträger-Bogenbrücke	5,70
5/6908/000	Beleuchtungssatz	9,95
5/6909/000	Beleuchtungssatz für VT 137 064	9,95
5/6909/100	Beleuchtungssatz für VS 145 029	9,95
5/6935/000	Beleuchtungssatz für Keko-Wagen	9,95
5/7125/196	Bahnübergang B6	9,95

Bankverbindung: Deutsche Bank Kto.: 2 311 926 (BLZ 420 700 62) - Zwischenverkauf vorbehalten - Irrtum und Preisänderungen vorbehalten.

Versandbedingungen: Lieferung gegen Rechnung (Inland), zahlbar innerhalb 14 Tagen ohne Abzug.

MODELLEISENBAHN ABO-SERVICE 0-1086 BERLIN
POSTFACH 1410 2 A 11059 E
04/ 899

Osthilfe für den



Macht Sie der Titel etwas stutzig? Hier trifft er uneingeschränkt zu! Erfreut sich doch die Henningsdorfer Entwicklung der DR – Baureihe 243 (seit 1.1.1992 BR 143) steigender Beliebtheit bei den „Wessis". Nicht umsonst hat die DB 150 Stück dieser zuverlässigen Maschinen für den Güterzug- und S-Bahn-Dienst angemietet.
Ein Umstand, der heute im Ruhrgebiet und im Schwarzwald täglich für vor kurzem noch undenkbare Zugzusammenstellungen sorgt.
Das bringt natürlich auch Abwechslung ins Spiel. Zunächst für die N-Bahner, die schon bald eine exakte 1:160 Nachbildung der 143 573-4 der DR einsetzen können (Art.-Nr. 23276). Und auch das N-Modell einer Schnellzuglok der BR 112 (ex-BR 212 der DR; Art.-Nr. 23280) wird nicht mehr lange auf sich warten lassen!
Wann es für die „H0er" soweit ist, können Sie im neuesten Roco Report (Nr. 25 – demnächst bei Ihrem Fachhändler) nachlesen.
Dort finden Sie auch die ganze Geschichte der „Ossi"-Lok, die den „Wessis" soviel Freude macht.



A: ROCO MODELLSPIELWAREN
Ges. m. b. H. & Co. KG
A - 5033 Salzburg,
Jakob-Auer-Straße 8

CH: ROCO MODELLSPIELWAREN AG
CH-9443 Widnau SG
Birkenstrasse 109

D: ROCO MODELLSPIELWAREN
Vertriebsgesellschaft mbH & Co.
Handels KG, D - 8228 Freilassing,
Georg-Wrede-Straße 49